

DOCTORAT ECONOMIQUE ET POLITIQUE

PRINCIPAUX TRAITS

DU

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'ESPAGNE

(De 1914 à l'avènement du Directoire militaire)

(13 septembre 1923)

THESE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 1^{er} mars 1924, à 4 heures

PAR

JEAN BAELEN

Membre de l'Ecole des Hautes Etudes Hispaniques

Président : M. TRUCHY.

** Suffragants : MM. GERMAIN MARTIN, Professeur
LESCURE, chargé de cours*

PARIS

LIBRAIRIE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ERNEST SAGOT et C^{ie}

19, rue Cujas et rue Victor-Cousin, 10

1924

Thèse
Paris
1924.

THESE
POUR LE DOCTORAT

*La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.*

PRINCIPAUX TRAITS

DU

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'ESPAGNE

(De 1914 à l'avènement du Directoire militaire)

(13 septembre 1923)

THESE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 1^{er} mars 1924, à 4 heures

PAR

JEAN BAELEN

Membre de l'Ecole des Hautes Etudes Hispaniques

Président : M. TRUCHY.

*Suffragants : MM. GERMAIN MARTIN, Professeur
LESCURE, chargé de cours*

PARIS

LIBRAIRIE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ERNEST SAGOT et C^{ie}

19, rue Cujas et rue Victor-Cousin, 10

1924

* 2943



INTRODUCTION

Du point de vue économique, la guerre de 1914-1918 a divisé les nations en deux camps : les belligérants et les neutres, mais, s'ils en ressentirent différemment les effets, les neutres se trouvèrent malgré eux dominés comme les belligérants par la guerre et, pour eux aussi, le mois de juillet 1914 marque le début d'une ère nouvelle.

Pour l'Espagne, ce fut une ère de prospérité. Mais non pas de cette prospérité saine qui est le résultat d'un effort patient. Ceux qui eurent alors pour tâche — particuliers ou gouvernants — de diriger l'activité économique de l'Espagne, adoptèrent malheureusement les méthodes de ces « profiteurs » qui fondèrent entre 1914 et 1918 des entreprises afin seulement d'exploiter au plus vite, avec le maximum de rendement immédiat, une situation précaire. Aussi bien, pour ceux-là comme pour ceux-ci un pénible réveil succéda aux rêves brillants.

Néanmoins, après la dilapidation d'une grande partie de ses profits matériels, l'Espagne se trouve bénéficier de la guerre qui lui a fait prendre con-

naissance de sa richesse latente, des possibilités auxquelles un effort sérieux lui permettrait d'atteindre et qui, surtout, a fait germer en elle cet esprit de rénovation, ce désir d'assainissement et d'organisation dont l'arrivée au pouvoir du Directoire militaire, le 13 septembre 1923, est la première mais très nette expression.

CHAPITRE I

La guerre et l'enrichissement de l'Espagne.

L'Espagne a tiré de sa neutralité pendant la guerre de 1914-1918 d'importants bénéfices matériels.

Dès le début, elle se voit contrainte de produire par elle-même les articles qu'elle recevait des Empires centraux. Les Alliés, de leur côté, tournant tous leurs efforts vers la production des moyens de combats et prévoyant la longue durée des hostilités, exportent de moins en moins et, puisqu'ils consomment davantage, en même temps qu'ils produisent moins, acceptent et provoquent par des prix avantageux l'assistance des pays neutres.

Produire ce que l'on ne peut plus recevoir, produire pour vendre aux autres ce qu'ils ne peuvent plus se procurer eux-mêmes, voilà la tâche que la guerre impose à l'Espagne, bouleversant ses habitudes de nation en majorité agricole et importatrice d'objets manufacturés.

« Avant 1914, l'Espagne n'était pas une nation aussi industrielle qu'agricole. Son commerce d'exportation se composait principalement de fruits, vins, huiles, peaux, laines, liège et conserves végétales. Les industries espagnoles n'étaient pas développées, en partie, par manque de charbon pour alimenter la production, en partie, parce que les capitalistes n'apportaient pas l'aide nécessaire à ce développement. Naturellement, en l'absence de ces deux facteurs essentiels, les industries qui pouvaient exister languissaient et celles qui tentaient de se créer étaient vouées à l'échec.

« Mais lorsque la prolongation de la guerre s'avéra comme un mal inévitable pour un temps indéfini et qu'on se rendit compte en Espagne de la nécessité qui s'imposait à la nation de s'aider elle-même... notre patrie fit de tels progrès pour se convertir en nation industrielle que l'on peut affirmer que l'industrie joue maintenant le premier rôle en Espagne. » (Financiero 4 juillet 1919).

L'effort que fait ainsi l'Espagne lui est largement payé. A mesure que la guerre se prolonge, les belligérants paient de plus en plus cher les fournitures ; un véritable « flot d'or coule vers l'Espagne. »

« Encore un vieux cliché cassé, une vérité morte à mettre au panier. L'Espagne, que l'on avait dite pauvre et misérable durant des siècles, n'est plus pauvre ni misérable. On y voit encore des mendiants, mais on y rencontre surtout des gens pas malheu-

reux du tout, qui vendent, qui achètent, qui récoltent et produisent, et dont beaucoup sont en train de mettre des fortunes de côté... » (Louis Thomas, « Revue d'Espagne » p. 15. Octobre 1919).

Et Juan de Aragon, résumant les résultats obtenus en quatre années, peut écrire en 1919 : « L'Espagne regorge de richesse et de bien-être. »

Cette richesse et ce bien-être se traduisent en Espagne pendant et un moment encore après la guerre par des signes extérieurs évidents. C'est ainsi que l'observateur superficiel peut aisément constater que les principales villes se sont transformées d'une façon prodigieuse, que les établissements de crédit se sont considérablement multipliés, répondant sans doute à des nécessités. Ces indices ne sont pas trompeurs; ils sont corroborés par des signes plus profonds de prospérité comme la balance du commerce extérieur, la tenue de la devise et le rapatriement de la dette extérieure, le mouvement des sociétés et de l'émigration.

Le commerce extérieur de l'Espagne pendant la guerre.

Consultons tout d'abord le tableau nous indiquant la marche générale du commerce extérieur de l'Espagne pendant les années de guerre et par comparaison avec les années précédentes.

Commerce total (non compris les métaux précieux)
en millions de pesetas.

	Importation.	Exportation.	Total.
1910	994.53	965.84	1,950.37
1911	970.96	961.97	1,932.93
1912	1,022.42	1,031.52	2,053.94
1913	1,305.05	1,057.63	2,362.68
1914	1,021.97	867.77	1,889.74
1915	970.32	1,248.24	2,218.56
1916	912.97	1,361.55	2,274.51
1917	733.82	1,311.31	2,045.13
1918	575.71	938.41	1,514.12

Quantitativement, le commerce extérieur, dans son ensemble, ne s'accroît pas notablement. Il est

(1) Ces chiffres et les suivants, qui sont ceux de la Direction générale des Douanes espagnoles, ne doivent être considérés et interprétés que sous le bénéfice de certaines remarques.

Tout d'abord, et surtout, les chiffres concernant les années de guerre sont bien loin d'exprimer la vérité puisqu'ils sont calculés sur des tableaux de valeurs de 1911 et 1913, c'est-à-dire qu'ils ne tiennent pas compte de l'énorme augmentation des prix. Ils ont donc moins un intérêt absolu que de comparaison.

Faisons remarquer ensuite que les statistiques du commerce extérieur établies par les administrations des douanes ne doivent être acceptées qu'avec certaines réserves. L'administration des douanes ne peut en effet mettre dans ses statistiques que ce qu'elle voit, comme

même en 1918 inférieur à la moyenne des années d'avant guerre.

Mais, si l'on examine maintenant les rapports entre l'exportation et l'importation, ce tableau prend plus d'intérêt.

En effet, tandis que pour les années d'avant guerre l'importation l'emporte sur l'exportation,

elle le voit. Or, selon le mot de Bastiat, à côté de ce que l'on voit, il y a ce que l'on ne voit pas : ainsi les marchandises importées ou exportées par contrebande et la masse des importations et des exportations occultes faites par les voyageurs. D'autre part, et indépendamment de ces deux facteurs d'erreur extra légaux, la façon même dont sont établies les statistiques douanières empêche de se fier complètement à elles. En effet, les vérifications de poids ne se font jamais de façon complète et, surtout lorsqu'il s'agit d'exportations, les déclarations sont souvent faites au jugé. Ce qui est vrai des poids l'est aussi des valeurs déclarées, les pénalités pour fausses déclarations de valeur n'existant pour ainsi dire pas dans le système des droits spécifiques. Le vérificateur des douanes se préoccupe seulement de savoir si la déclaration est exacte en tant qu'elle intéresse la perception des droits. Sous ces réserves, les statistiques douanères fournissent de précieuses indications sur le mouvement général des échanges internationaux et — les causes d'erreurs restant à peu près constantes — renseignent avec exactitude sur les variations qui se produisent d'une année à l'autre.

Enfin, à ces remarques générales, il faut malheureusement ajouter cette autre : que les statistiques espagnoles sont particulièrement négligées. Nous n'invoque-

pour les années de guerre à partir de 1915 la situation est inverse, la balance commerciale accuse un solde favorable qui atteint son point culminant en 1917 :

	Millions de pesetas.
1913	— 247.42
1914	— 154.20
1915	+ 277.92
1916	+ 448.57
1917	+ 577.49
1918	+ 362.70

C'est ce résultat qu'on a fait ressortir en Espagne comme signe le plus évident de prospérité.

Et, de fait, il est généralement avantageux pour un pays d'avoir une balance du commerce favorable, mais il est abusif, on le sait, de s'applaudir de toute exportation et de considérer toute importation comme néfaste. Voyons donc quel a été le détail de l'une et de l'autre et quelles conclusions on en peut tirer.

Les importations espagnoles ont diminué pendant la guerre : dès le début, l'important contin-

rons à l'appui de ce dire que le jugement d'un espagnol M. E. Muñoz : « Un pays sans bonnes statistiques est comme une maison de commerce qui noterait ses opérations en désordre ; avec une grande amertume nous confessons que, de ce point de vue, nous sommes mal organisés ; peut-être n'en sent-on point la nécessité parce que personne ne les demande. » (Valor y fuerza de España p. 159-160.)

gent des Empires centraux est supprimé, puis les Alliés restreignent de plus en plus leurs exportations. Cette diminution qui fut régulière jusqu'à la fin des hostilités s'exprime par ces chiffres :

Importations (millions de pesetas).

	Animaux vivants.	Matières premières.	Articles fabriqués.	Subst. aliment.
1913	30.34	520.69	482.47	271.53
1914.	8.28	451.09	301.16	251.51
1915.	3.58	536.24	208.94	222.14
1916.	5.06	456.87	254.07	196.94
1917.	5.77	347.48	249.11	131.45
1918.	6.89	275.83	164.87	128.09

La diminution de l'importation porte principalement sur les objets manufacturés, signe excellent si d'autre part une large exportation des mêmes produits indique une importante transformation des matières premières.

Il en est ainsi en effet.

Voici le détail des exportations :

Exportations (millions de pesetas).

	Animaux vivants.	Matières premières.	Articles fabriqués.	Subst. aliment.
1913.	18.92	333.11	251.31	454.27
1914.	6.01	255.93	249.99	355.52
1915.	2.40	234.65	608.89	402.29
1916.	10.83	259.52	558.45	532.73
1917.	4.62	241.67	533.03	531.98
1918.	5.51	179.02	420.58	333.28

L'exportation d'articles fabriqués croît dans de larges proportions et, si elle se trouve réduite pendant les dernières années de guerre, il en faut voir la raison, non dans le ralentissement de la production, mais bien dans la hausse de la devise espagnole qui engage de plus en plus les Alliés à restreindre leur consommation.

Il faut se garder de conclure que l'évolution du commerce extérieur espagnol n'a eu que des avantages pour nos voisins. Les restrictions portant sur l'importation n'ont pas toujours été volontaires et mainte industrie s'est trouvée en fâcheuse posture, dans l'impossibilité où elle était de se procurer des matières premières ; mais, dans l'ensemble, le mouvement du commerce extérieur au cours de la guerre peut être considéré comme favorable à l'Espagne.

C'est l'avis de l'économiste français le plus versé dans les choses d'Espagne, M. Angel Marvaud :

« ...On peut conclure que la transformation de la balance commerciale, qui s'est opérée en Espagne au cours de la guerre, s'est traduite par un enrichissement de ce pays. »

C'est aussi le sentiment de deux économistes espagnols de premier plan, MM. F. Bernis et Daniel Riu :

« Au cours des circonstances anormales au milieu desquelles nous vivons, un changement radical a rendu possible l'augmentation des exportations traditionnelles ou l'inauguration de nouveaux courants

commerciaux : les hauts prix payés par les étrangers, la pratique du paiement au comptant et le vide fait par suite de la guerre dans l'approvisionnement des pays dont l'industrie est la plus puissante expliquent ce fait... La guerre qui, dans tant de domaines spirituels et matériels, causera à notre pays de graves dommages, a inauguré sur le terrain purement économique un mouvement de hausse provoquant l'enrichissement, surtout dans les industries des laines, dans la sidérurgie, les charbons, l'industrie navale et cotonnière, dans les cuirs, conserves etc.» (F. Bernis, « Fomento de las Exportaciones » p. 241)

« Même en prenant pour base les chiffres officiels, il reste un solde favorable de 300 millions en moyenne de 1915 à 1919, chiffre que l'on peut majorer d'environ 60 0/0 en tenant compte de l'élévation des prix. Pour ces années la base du commerce extérieur espagnol consistait en l'importation de matières premières et en l'exportation de produits fabriqués et de substances alimentaires. Nous exportions des produits manufacturés, représentant du travail de transformation réalisé en Espagne, et des produits alimentaires sur l'excédent de notre consommation. » (Daniel Rin, « Libertad » 10 décembre 1920).

Le change de la peseta.

Quelle que soit la complexité des éléments qui collaborent à l'établissement de la valeur d'une devise, la balance du commerce n'en est pas moins

l'un des principaux et les indications que nous avons données sur le mouvement de celui-ci au cours des années de guerre peut déjà faire prévoir une hausse du change espagnol par rapport aux années d'avant-guerre.

En effet, la peseta, qui perdait considérablement sur le change français au début du XX^e siècle (cote moyenne 138,32, en 1904) et encore assez sensiblement à la veille de la guerre (107,43 en 1913, prend sa revanche au cours de la guerre (85,30 en 1916 et 75,50 en 1918) et davantage encore après la guerre, mais non plus par sa vertu propre (puisqu'à partir de 1919, après avoir été un moment la monnaie la plus forte, elle perd sur plusieurs devises).

Jusqu'à la guerre, l'Espagne terminait ses exercices avec un découvert chaque année plus fort, composé par le solde de sa balance commerciale, les intérêts de la dette extérieure, les profits obtenus par les capitaux étrangers travaillant chez elle, les achats de fret pour l'importation, les primes d'assurance, etc... Pour éviter la liquidation de ce découvert, la Banque d'émission consolidait le crédit consenti au pays en renforçant la garantie or du billet de banque, mais surtout l'afflux continu de capitaux pour la mise en valeur de la richesse de l'Espagne soutenait la demande de change espagnol, sans pouvoir néanmoins constituer une contrepartie suffisante à l'offre.

Avec la guerre, la situation change du tout au tout.

Voici d'ailleurs trois tableaux qui résument la situation de la peseta pendant la guerre par rapport au franc, à la livre sterling et au dollar :

en pesetas pour 100 francs

Années	Maximum	Minimum	Moyenne
1913.....	109	104,90	107,43
1914.....	106,60	100	104,83
1915.....	101,25	88,80	94,06
1916.....	90,10	78,80	85,55
1917.....	82,10	71,95	77,05
1918.....	95,25	61,30	74,50
1919.....	91,60	40,50	72,66

en pesetas pour 1 livre

Années	Maximum	Minimum
1913.....	27,50	26,52
1914.....	26,91	24,75
1915.....	25,70	23,90
1916.....	25,14	21,98
1917.....	22,68	19,60
1918.....	21,63	16,63
1919.....	23,85	18,20

en pesetas pour 1 dollar

Années	Maximum	Minimum
1915.....	5,38	5,23
1916.....	5,28	4,80
1917.....	4,785	4,135
1918.....	5,11	3,50
1919.....	5,30	4,60

Le rapatriement de la dette extérieure.

Le rapatriement de la dette extérieure est pour un pays l'indice d'une heureuse situation financière et l'expression d'une bonne politique économique puisqu'elle évite au pays un appauvrissement sans contre-partie. L'Espagne a donc agi sagement en profitant de l'ère de prospérité que lui procurait la guerre pour racheter sa dette.

A la fin de 1921, d'après le « Debate », les titres rapatriés représentaient une somme de 590 millions de pesetas, si bien qu'il ne restait plus pour représenter la dette extérieure proprement dite que 310 millions, somme réduite en fait à 100 millions, puisque l'Espagne avait encore à toucher 210 millions de la France comme reste du prêt de guerre.

Le mouvement des Sociétés.

La création de sociétés industrielles et commerciales est un indice sûr d'activité économique.

Il est dommage qu'on en soit réduit à des approximations sur la création des sociétés en Espagne pendant la guerre.

On sait que le total des émissions fut :

En 1913 de.....	290 millions
En 1914 de.....	189 —
En 1915 de.....	479 —
En 1916 de.....	672 —
En 1917 de.....	634 —
En 1918 de.....	637 —

Même absolument, ces chiffres sont intéressants, mais le point capital est évidemment de discerner la part qui revient aux créations de nouvelles sociétés. Voici quelle a dû être, d'après les calculs de la « España Económica y Financiera » la part qui fut affectée aux constitutions :

Pour 1913 de.....	87 millions
Pour 1914 de.....	79 —
Pour 1915 de.....	34 —
Pour 1916 de.....	107 —
Pour 1917 de.....	209 —
Pour 1918 de.....	446 —

Ce dernier chiffre, impressionnant, correspondrait à 368 sociétés anonymes, dont 294 pour la Catalogne et 50 pour les Provinces Basques.

Quelqu'incertains que soient ces chiffres, ils servent à montrer l'activité des capitaux espagnols au cours de la guerre, tant pour créer que pour étendre les entreprises déjà existantes.

L'Emigration.

L'émigration peut être pour un pays le signe d'une exubérance de force. Plus souvent elle est l'indice d'une faiblesse économique qu'elle contribue à perpétuer. C'était le cas de l'Espagne d'avant guerre qui, bien que très dépeuplée, exportait beaucoup d'hommes.

Les années de guerre ont interrompu ce mouvement d'exode :

Années	Emigrants
1912.....	194.443
1913.....	151.000
1914.....	— 66.596
1915.....	50.359
1916.....	62.247
1917.....	43.051
1918.....	20.168

* *
* *

La réunion de ces différents signes d'activité économique indique bien qu'il y a eu vraiment accroissement de la richesse de l'Espagne au cours de la guerre. Quelle fut la proportion de cet accroissement, c'est ce qu'il est à peu près impossible de déterminer.

Du moins, un économiste espagnol, M. J. Ceballos Teresi a-t-il tenté d'estimer la fortune globale de l'Espagne à la fin de la guerre. Voici les résultats qu'il présente dans le « Financiero » du 18 novembre 1921 :

Résumé général de la fortune de l'Espagne.
(en millions de pesetas)

Richesse agricole.....	119.945
Troupeau	4.000
Propriété urbaine.....	31.439
A reporter	155.384

Report	155.384
Riches minière (valeur des mines)	5.000
Richesse forestière et chasse	500.
Pêche et conserves	1.000
Richesse industrielle	5.000
Commerce extérieur	3.000
Commerce de cabotage	1.500
Commerce intérieur	6.000
Valeurs des sociétés anonymes	12.500
Dettes de l'Etat	13.359
Obligations du Trésor	1.356
Capital espagnol investi en valeurs étran- gères	2.500
Comptes courants des banques	2.754
Caisses d'épargne des banques	461
Caisse d'épargne des Monts-de-Piété	619
Caisses d'épargne postales	47
Or dans les caisses de la Banque d'Espagne.	2.508
Or dans les caisses de la Banque à l'étran- ger	46
Encaisse argent	617
Argent en circulation	352
Métal aux mains de la Banque privée	25
Prêt à la France	420
Bijoux et objets d'art	500
Total	215.448

(1) En 1908, M. E. Théry évaluait la fortune de la France à 287 milliards de francs. En 1921, MM. Besnard et Aymard l'estimaient à 758 milliards.

CHAPITRE II

La crise d'après guerre

Les événements qui se sont déroulés en Espagne à partir de l'année 1919 corroborent ce que la sagesse des nations dit du bien mal acquis. A l'ère des gros bénéfices faciles succéda bientôt l'ère des déboires.

Nous montrerons plus loin, d'une façon particulière, à propos des principales branches de l'activité économique de l'Espagne, ce que la crise eut de singulier pour chacune d'elles. Ici, nous voulons seulement en marquer les caractères généraux comme nous venons de montrer les principaux indices qui soulignèrent la marche ascendante de la prospérité espagnole au cours des années de guerre.

Tout d'abord, il faut nettement distinguer entre la crise qui accabla les belligérants après l'épuisement de la guerre et celle que subirent les neutres. Elles ont évidemment eu de nombreux rapports et, parmi les causes déterminant la crise chez les neutres, il faut notamment ranger la restriction brusque des demandes des ex-belligérants, mais elles n'en ont pas moins des caractères très différents.

M. E. Riu en fait très justement la remarque à

propos de l'Espagne dans la « Revista nacional de Economia » (T. IX. 1921).

« Il convient de distinguer, pour la situation économique, entre les pays qui prirent part à la guerre et ceux qui conservèrent la neutralité.

« Les premiers, à cause des dépenses énormes de la guerre, ont à résoudre un problème financier très difficile : le régime monétaire, les prix sont bouleversés et, parallèlement au problème financier, se pose le problème économique né principalement de la cherté des matières premières et du manque de matériel de transport.

« Au contraire, si l'on passe aux pays neutres on observe que, pendant la guerre et pendant la période qui l'a suivie immédiatement, d'importants capitaux se sont accumulés dans ces pays sous forme de monnaie d'or (augmentant les réserves des banques) de titres de rente et autres formes de richesses, encore accrues par la production d'une multitude d'articles qui ont donné lieu à une exportation intense.

« Chez les nations neutres, le problème financier n'offre ni du point de vue théorique ni du point de vue pratique une extraordinaire gravité, mais, par contre, le problème économique, sous son aspect industriel comme sous son aspect agricole, est l'un des plus graves qui se soient posés depuis de nombreuses années à l'attention des gouvernements... »

Si bien que, tandis que les pays belligérants pouvaient prévoir ... et ils l'ont prévue ... la crise, mais

non y parer, un pays comme l'Espagne devait à la fois la prévoir et la prévenir.

Il est aisé de prophétiser après coup ; cependant on peut penser que si les industriels espagnols avaient eu davantage l'expérience des grandes affaires ... qu'ils ne voyaient que sous l'aspect du bénéfice immédiat — ils eussent pu amortir le coup que leur réservait la fin des hostilités. Outre qu'ils ne se firent pas, ou du moins ne traduisirent pas par des actes, cette réflexion de simple bon sens que la paix pouvait provoquer une restriction des demandes, commerçants et industriels espagnols interprétèrent comme des indices de prospérité des faits qui eussent du leur donner à réfléchir. Souvent, en effet, on vanta ce fait que pour une cinquantaine de banques (Banque d'émission exclue) le total des soldes créditeurs en compte courant était passé de 535 millions en 1915 à près de deux milliards en 1918. Si l'on avait pris garde què, pour la même période, la progression des dépôts en caisses d'épargne n'avait guère été que de 50 0/0 on eût eu l'idée que l'enrichissement de l'Espagne avait un caractère ploutocratique et spéculatif, c'est-à-dire instable.

Autre signe interprété à rebours : l'absence de grèves pendant les années de guerre, qui doit s'expliquer, non pas par un affermissement de la paix sociale, mais par ce fait que, lorsque les ouvriers réclamaient des augmentations de salaires et la réduction des heures de travail ou le paiement des heures supplémentaires, les patrons, en présence des com-

mandes extraordinaires, accédaient à ces demandes pour ne pas arrêter un seul jour le travail des machines. En ce temps, perdre une journée de travail, c'était perdre des bénéfices considérables.

*
* *

A partir de la conclusion de l'armistice, la crise économique et financière commença à se manifester, pour atteindre son apogée un peu plus tard ; en Espagne le point culminant fut atteint en 1920 avec les événements bancaires de décembre 1920 à Barcelone et la crise industrielle occupe toute l'année 1921. La crise a porté surtout sur l'industrie catalane, mais elle frappe toutes les branches de l'industrie, l'industrie navale, l'agriculture, la distillation, le papier, la métallurgie. Elle se présente partout avec les mêmes caractères : restriction de la consommation, baisse des prix de gros, restriction du crédit des banques, baisse peu sensible du détail, les intermédiaires se refusant à restreindre leurs bénéfices.

Et, de même qu'elle avait indiqué la prospérité, la balance du commerce accuse la crise.

« L'année 1918 a été la plus prospère pour l'industrie et le commerce espagnols ; dans cette année notre balance commerciale s'est soldée par un excédent de 381 millions de pesetas ; en 1919 le solde n'a été que de 227 pesetas. Notre situation favorable commença à décroître en 1920 ; dans cette année le solde nous a été défavorable et s'est élevé à 424 millions. » Discours du comte de Romanones à Bilbao, 1^{er} mai 1921.

Et en 1921, le solde défavorable s'élève à près de 500 millions.

Le mouvement d'émigration reprend de façon inquiétante : en 1919, 71.720 espagnols s'expatrient contre 20.168 seulement l'année précédente ; en 1920, 147.918 ; ce chiffre s'abaisse à 62.527 en 1921, mais on ne peut conclure de cette réduction de l'émigration à une amélioration des conditions du travail en Espagne, car il faut tenir compte de facteurs tels que les restrictions imposées à l'immigration par certains pays étrangers et la mauvaise situation économique des autres.

L'année 1920 porte déjà en Espagne tous les caractères de la crise : grèves continuelles accompagnées de violence, restriction de la production et des exportations et entrée croissante de produits étrangers, baisse de la peseta et baisse des prix. Le charbon, pain de l'industrie, monte au contraire de 105 à 135 pesetas la tonne dans les Asturies ; le crédit se restreint.

C'est à la fin de cette année que la crise atteint son maximum d'intensité en Catalogne avec le Krach de la Banque de Barcelone provoqué lui-même par la baisse soudaine des cotons et des laines.

Pour le reste de l'Espagne la crise s'amplifie encore jusqu'à la fin de 1921. L'arrêt brusque de la machine lancée trop vite provoque des catastrophes : les usines se ferment, des troubles sociaux s'ensuivent, paralysant toute la production.

« Chômage dans les mines, chômage dans les

usines, chômage agricole et chômage dans toutes les branches de la production nationale. La grève forcée s'étend dans toute l'Espagne et depuis les montagnes de Carthagène, où l'extraction du plomb reste paralysée, jusqu'à Bilbao, où l'extraction du fer est en décroissance, il n'y a pas une seule province où les ouvriers ne commencent à sentir les effets de la faim. Jusque dans les campagnes on s'aperçoit de la diminution du travail, car les agriculteurs ont du vin, de l'huile et différents autres produits qu'ils ne peuvent écouler et dont ils ne peuvent par suite employer en culture l'argent qu'ils représentent. » (« Correspondancia de España », 30 avril 1921.)

La Biscaye voit après la Catalogne son industrie paralysée. L'industrie maritime et l'industrie minière ne peuvent lutter contre le dumping étranger et font à la banque d'incessantes demandes de crédit auxquelles celle-ci ne peut répondre sous peine de faire faillite, comme les deux banques galiciennes Daza Hermonos et Perez y de Andrès.

Mêmes troubles dans les exploitations minières andalouses.

Au cours de 1922, la situation se redresse un peu, mais grâce à la mesure qui a peut être le plus nui dans le passé au développement industriel de l'Espagne : la protection douanière.

On peut diviser en effet en deux périodes la situation économique de l'Espagne en 1922 : la première va jusqu'au mois de juin, date où se fit sentir

l'application du tarif douanier de février, la seconde allant du mois de juin à la fin de l'année.

Pendant la première période, on observe une paralysie de presque toutes les industries par suite de l'invasion constante des produits étrangers. La baisse persistante des salaires à l'étranger, entraînant la réduction du coût de production, et la dépréciation des devises étrangères avantageaient la concurrence exotique sur le marché espagnol.

Lorsque le nouveau tarif fut appliqué, infligeant des coefficients de majoration aux changes dépréciés, la concurrence étrangère si violente jusque-là cessa tout d'un coup et l'industrie espagnole reprit courage. La sidérurgie et la métallurgie, qui étaient parmi les plus menacées par la concurrence belge et allemande, sont entrées dans une ère nouvelle de prospérité.

Ce mouvement de reprise se traduit dans la meilleure tenue à la cote des principales valeurs industrielles. Après la grande crise de 1921, elles reprennent quelque force, mais non pas toutes leurs forces. La comparaison des cours moyens de 1920 et de 1922 montre en effet que les Altos Hornos perdent 60 points, la Felguera 86, la Hullera Española 43, la Minera de Villadrid 200, la Azucarera 40 1/2 pour les actions de préférence et 11 pour les ordinaires, la Resinera 218, la Papelera 33, les Explosivos 2 seulement à cause de la consommation marocaine; la Alcoholera 26.

Malgré cette baisse générale sur 1920, beaucoup de ces sociétés se reprennent un peu par rapport à 1921, comme l'indique le tableau ci-dessous :

	cote moyenne de 1921	de 1922
Altos Hornos.....	96	90
Felguera.....	39	37
Hullera española.....	157	174
Villaodrid.....	300	300
Azucarera (préférence).....	54,50	70,75
Azucarera (ordinaire).....	26	34,75
Resinera.....	252	280
Papelera.....	90	86
Esplosivos.....	286	295
Alcoholera.....	69	70

*
**

Malgré ce relèvement partiel, l'industrie et le commerce espagnols se ressentaient encore à l'heure actuelle du rude coup que leur a porté la crise de 1921. L'avance marquée au cours de la guerre est presque tout entière reperdue et les bénéfices en grande partie dilapidés.

« L'argent ne circule plus en Espagne comme au lendemain de la guerre. L'Allemagne, en plaçant des marks, a absorbé quelques-uns des milliards que le pays avait gagnés sur les Alliés. Puis l'Etat, pour faire face aux nécessités de la campagne du Maroc,

a emprunté et employé d'une façon improductive les disponibilités qui, autrement, auraient pu développer la richesse nationale. » (Bulletin de la société d'études et d'informations économiques n° 302).

Les leçons même de la guerre et de la crise semblent en grande partie perdues.

En présence de la crise générale de 1920-21, les industriels espagnols ont voulu attribuer le désarroi du marché plutôt à des causes extérieures qu'à l'organisation insuffisante de la production industrielle, des transports et du commerce de la Péninsule.

Des protestations se sont élevées contre le dumping que constituait pour certaines nations étrangères un change déprécié et la plupart des industries sont tombées d'accord pour réclamer un relèvement sérieux des droits de douane.

Et les gouvernements ont écouté trop docilement ces plaintes.

« Le Tarif, si prohibitif qu'il soit, ne peut sauver l'industrie nationale de la crise aigüe qu'elle traverse. Etablir un tarif général de caractère prohibitif comme on le prétend, ce sera fermer nos marchés, engager une guerre de tarifs toujours nuisible, consolider des prix de monopole à l'intérieur du pays en enchérissant le prix de la vie, provoquer de nouveaux conflits sociaux.

« Si, pendant la guerre, l'Espagne avait pensé à la défense de son expansion économique, elle eût organisé des missions commerciales en Amérique, elle eût créé de nombreuses lignes de navigation

nouvelles vers l'Amérique et l'Orient; elle eût organisé le crédit extérieur...; elle eût organisé ses ports. On n'a rien fait. Une vile politique de destruction envieuse et systématique a tout empêché. » (D. Riu. « Libertad » 4 et 10 octobre 1920).

*
* *

Après avoir indiqué quelles furent au cours de la période que nous étudions les deux principales phases par lesquelles passa la vie économique de l'Espagne, nous voudrions, avant de montrer en détail comment se comportèrent les principales branches de l'activité industrielle et commerciale, donner une idée sommaire du milieu parmi lequel se meut cette activité, des conditions générales qui président à son développement.

CHAPITRE III

Conditions générales du développement économique en Espagne.

L'agriculture et l'industrie. Leur rôle respectif dans le développement économique de l'Espagne.

Neutre au milieu d'une guerre entraînant chez les combattants en même temps que la désorganisation économique une consommation formidable tant de denrées alimentaires que de matières premières et de produits manufacturés, l'Espagne pouvait avec une égale facilité profiter des débouchés qui s'ouvraient à son industrie et des pressants appels faits aux produits de son agriculture. Cependant, la répercussion n'a pas été la même dans les deux domaines. La demande des belligérants, qui a provoqué une augmentation formidable de la production industrielle et, partant, de l'exportation, n'a pour ainsi dire pas influé sur la production agricole. On s'en rend aisément compte en comparant le tableau d'exportation des articles fabriqués à ceux des animaux vivants et des substances alimentaires au cours des années de guerre :

Exportation (millions de pesetas)

	Articles fabriqués	Animaux vivants	Substan. alimen.
1913.....	251.31	18.92	454.27
1914.....	249.99	6.01	355.52
1915.....	608.89	2.04	402.29
1916.....	558.45	10,83	532.73
1917.....	533.03	4.62	531.98
1918.....	420.58	5.51	333.28

Ainsi, c'est bien l'industrie et non l'agriculture qui a répondu à l'impulsion puissante et imprévue de la guerre. Pourquoi l'agriculture n'a-t-elle pas également profité de l'aubaine? Pour deux raisons principales ; la première est que le sol de l'Espagne n'est pas à même de produire — à moins de travaux d'amélioration énormes et disproportionnés d'avec le résultat pécuniaire qu'on en peut espérer — un excédent de produits agricoles qui lui permette une exportation importante ; la seconde que la question agraire constitue en Espagne un grave problème social (1), vers la solution duquel on n'a pas fait un pas depuis de nombreuses années.

Il nous semble que ceux qui voient en l'agriculture le moyen de redonner à l'Espagne la place importante qu'elle a occupée et qu'elle ambitionne de

(1) (La question agraire en Andalousie), par Jean Costédoat-Lamarque.

reprendre parmi les grandes puissances font fausse route, bien qu'évidemment cette branche d'activité ne doive être ni négligée, ni sacrifiée.

Ce n'est pas par l'agriculture qu'une nation moderne peut s'assurer dans le trafic mondial une position prééminente. Pendant un certain temps, les états neufs de l'hémisphère austral à culture extensive et à faible population ont pu vivre des revenus que leur assurait la vente des produits de l'agriculture ou de l'élevage ; mais, de plus en plus, ils se voient contraints, pour garder leur rang de grandes puissances, à mettre en valeur leurs ressources minières et à se créer une industrie propre. Cette évolution a été très nette en Australie au cours des dix dernières années ; elle se dessine moins rapidement mais avec des caractères analogues dans les trois grands Etats de l'Amérique du Sud. A plus forte raison un pays évolué et de population « relativement » dense comme l'Espagne ne peut-il compter sur les produits agricoles pour faire figure honorable dans le commerce général. De plus en plus, le degré de civilisation d'un peuple se mesure à l'évolution de son industrie, l'agriculture et l'élevage n'étant développés dans la métropole que jusqu'au point nécessaire pour pourvoir au marché intérieur.

Il en est d'ailleurs ainsi en Espagne et souvent même, pour les principaux produits de l'agriculture, la récolte nationale se montre insuffisante. C'est ainsi que, si en 1921 la récolte du blé fut de 88.034.290 quintaux, de seigle 11.276.110, d'avoine 35.482.950

et d'orge 8.342.850, en 1922, par suite du mauvais temps et de la diminution de la superficie ensemencée (242.140 hectares de moins qu'en 1921), il se trouva que l'Espagne dut demander 24 millions de quintaux à l'étranger pour assurer sa consommation.

Deux autres produits agricoles, l'huile d'olive et les vins, peuvent donner lieu à un mouvement d'exportation plus intense.

On sait que l'Espagne est le pays qui produit la plus grande partie des huiles d'olives consommées dans le monde (60 0/0 de la production mondiale). La culture de l'olivier ne cesse de gagner du terrain en même temps que les méthodes de perfectionnement et, selon l' « Anuario estadístico » de 1920 (pages 55-56) l'exportation moyenne annuelle qui était de 39.666 tonnes pour la période 1909-14 est passée à 72.166 tonnes pour la période 1915-20.

Cependant, même dans ce domaine où elle est si favorisée, l'Espagne ne peut espérer trouver l'élément d'un trafic très important. En effet, le développement de l'industrie nationale et la difficulté d'importer des huiles minérales ont accru fortement la demande intérieure. D'autres causes encore, fort clairement exposées dans le « Financiero » du 8-9-22, entravent l'exportation. Ce sont principalement le coût élevé de la culture de l'olivier par suite de l'élévation des loyers de la terre et des salaires; la cherté des récipients, le coût et la difficulté des transports; la difficulté des crédits bancaires à l'exporta-

tion; la dépréciation de la monnaie des pays concurrents : Italie et France; la dépréciation de la monnaie de certains acheteurs comme l'Allemagne, l'Autriche et la Russie.

Sans doute la réputation de stérilité du sol espagnol repose en grande partie sur une légende « légende fondée sur la stupeur qu'éprouvèrent les Anglais, les Français (en particulier les soldats de Napoléon) et d'autres Européens, en se trouvant pour la première fois dans un pays très souvent dénué d'arbres, où la végétation, les arbustes, les forêts sont rares, et où les champs gardent une teinte grise, rousse, fauve et brûlée durant huit ou neuf mois de l'année » (Louis Thomas. *La Riche Espagne*, « La Revue d'Espagne » du 15 octobre 1919), mais, comme bien souvent, la légende contient une part, malheureusement trop grande en ce cas, de réalité. Il est parfaitement exact que de grandes étendues, notamment sur les plateaux de Castille, dissimulent leur richesse en dehors de la brève période où les céréales poussent et mûrissent, mais il n'est que trop vrai que les espaces désertiques abondent.

Leur triste recensement a été fait avec une impitoyable exactitude dans un document officiel : la « *Reseña geográfica y estadística de España* (Tome I p. 6-7) et nous ne pouvons mieux faire que le reproduire dans sa désolante simplicité :

« Si l'on fait abstraction de la zone du littoral du Nord et du Nord-Ouest, d'une partie de la région andalouse, du bassin du Guadalquivir et de quelques

régions du littoral méditerranéen — où la température n'est pas aussi extrême que dans le reste de l'Espagne, où, par conséquent, la culture de certaines espèces végétales est possible dans de bonnes conditions, où la population est plus dense, où les ressources naturelles sont plus grandes — en faisant donc exception pour ces régions on peut dire que l'ensemble de notre territoire est caractérisé par la dureté de son climat, par la sécheresse et l'aridité de son sol et par la faible densité de sa population.

« Seules de rares et petites zones présentent un aspect fertile, qui peuvent nous faire croire que l'Espagne est un pays riche par son agriculture.

« Certes il y a des zones, comme la Vera de Plasencia sur le versant méridional de la sierra de Gredos, comme l'étroite vega del Jalón, comme quelques tronçons des rives de l'Ebre, à Logrono et Saragosse, ou comme la vega d'Aranjuez, qui sont de véritables vergers, mais ces zones sont des exceptions au su de tout le monde. Le reste du pays aujourd'hui — il n'en a pas toujours été ainsi — est très pauvre. Il est complètement sec, pour ainsi dire sans végétation et dépeuplé. Les rivières passent par des contrées brûlées qu'elles ne fertilisent pas mais désolent de leurs inondations. On peut marcher des jours entiers à travers ces contrées sans rencontrer un être vivant ni entendre le chant d'un oiseau... Toute la partie de la province de Saragosse comprise entre la sierra de Alcubierre et l'Ebre constitue un désert de

deux cents mille hectares... Dans la province d'Avila, le chemin de fer traverse un immense désert qui fut cependant cultivé autrefois. Entre Léon et les provinces du Nord et du Nord-Ouest il y a un autre désert. Il y a de même de grands espaces désertiques en Vieille Castille, dans la province d'Albacète, en Estrémadure et en Andalousie. Dans la province de Salamanque, il y a de nombreuses localités dont il ne reste plus que le nom. Au bord de la mer, entre Huelva et Cadix, à l'Ouest du Guadalquivir il y a un désert de 2.250 kilomètres carrés.

« L'existence de ces zones désertes est due souvent aux conditions naturelles du sol que personne ne peut améliorer, mais plus fréquemment encore à la dépopulation... Tout cela induit à conclure que notre sol, considéré au point de vue de l'Agriculture, est très pauvre. »

Tous ceux qui ont parcouru l'Espagne dans ses diverses dimensions peuvent souscrire à ce sombre tableau que l'on peut compléter par cette classification du sol espagnol due à un ingénieur des mines D. Lucas Mallada :

Roches entièrement dénudées	10 0/0
Terrains très peu productifs à cause de l'altitude, de la sécheresse ou de leur mauvaise composition	35 0/0
Terrains moyennement productifs, n'ayant pas assez d'eau, mal situés ou d'une composition peu fertile	45 0/0

Terrains qui nous font supposer que nous
vivons en un pays privilégié 10 0/0

La comparaison de deux chiffres résume assez bien ces considérations : sur l'ensemble du territoire espagnol on compte 28.025.365 hectares incultes et 22.425.323 hectares cultivés. Mais inculte ne veut heureusement pas dire stérile et tout espoir de reconquérir d'importantes étendues à la culture n'est pas perdu. « Ce serait méconnaître l'aphorisme : l'homme fait la terre. Ce serait aussi oublier que dans la province de Ségovie, sur les plateaux arides et désolés de Castille, les cultures couvrent 63 0/0 de la superficie totale, tandis que dans celle de Séville fertilité indiscutée. » (La question agraire en Andalousie, par Jean Costedoat-Lamarque.)

Il est évident qu'un gouvernement disposant des fonds et de l'énergie nécessaires pour la réalisation d'un vaste programme de travaux publics pourrait faire beaucoup pour l'amélioration du sol. Pour une grande partie, le problème de la culture est le problème de l'eau. Les arabes, habitués à rencontrer cette difficulté et à la vaincre, l'avaient compris et les travaux qu'ils ont accomplis peuvent encore servir de modèles.

Mais si les gouvernements actuels, par suite du mauvais état de leurs finances ou pour toutes autres raisons, se trouvent dans l'incapacité d'entreprendre d'aussi vastes plans, il est un remède moins

onéreux et qui s'est même révélé souvent d'un immédiat rapport : le reboisement. Par lui, sans conteste, on pourrait redonner à la culture beaucoup d'espaces steppique ayant comme autrefois une prospérité relative.

« Seul le reboisement peut nous racheter parce qu'il apportera un régime hygrométrique plus régulier... : dans les parties méridionales de l'Espagne, le sol non boisé est soumis à une évaporation de 54 millimètres et reboisé de 23. Cette seule raison suffit pour que l'Espagne entière exige immédiatement le reboisement de ses montagnes comme unique moyen de salut, capable de fertiliser les sols stériles. » (Valor y fuerza de España, p. 142.)

Ainsi, bien qu'à notre avis ce ne soit pas dans un essor agricole que l'Espagne doive chercher son relèvement, elle doit se garder de négliger ce qui peut favoriser le développement de la culture.

La constitution d'une industrie nationale ne doit pas signifier l'écrasement de ceux qui continueront de se livrer aux travaux agricoles. Longtemps, la population agricole a fait la force de l'Espagne. C'est elle qui fournit l'élément pondéré et sain de la nation, c'est elle qui paie principalement l'impôt du sang et qui supporte, avec la classe moyenne, la plus grande partie, (1) une partie peut-être excessive des

(1) Dans la séance du 17 mars 1922, à la Chambre, le député Rafael Gasset déclarait que la classe rurale donne à l'Espagne 80 % des ressources de son trésor et 70 % de ses soldats.

charges publiques. Dans un article de « l'Imparcial » du 18 février 1922, l'ancien ministre vicomte de Eza très versé dans les questions agraires traçait un sombre tableau de la situation de l'agriculteur. Il citait l'exemple caractéristique d'une ferme de la province de Soria, qui, représentant un capital de plus de 250.000 pesetas, ne donnait, avec beaucoup de peine, que 6.071 pesetas de revenu net.

Il y a donc beaucoup à faire pour améliorer le sort de la classe paysanne espagnole, qui souffre de l'excès des charges qu'on lui impose, des répercussions de la protection accordée à son détriment aux industriels, maux auxquels s'ajoutent souvent les difficultés naturelles d'exploitation et, dans le sud, en Andalousie et en Estrémadure particulièrement, un état de fait que l'on peut qualifier de maladie endémique qui se manifeste chaque année spécialement à l'époque de la récolte : les luttes chaque fois plus violentes entre les ouvriers agricoles et les exploitants. Ces troubles ont une double origine : parmi les travailleurs mécontents, les uns réclament seulement une augmentation de salaires tandis que les autres veulent que la terre leur soit affermée ou même distribuée, car l'Andalousie est sous le régime de la grande propriété. On sait l'origine du mal : la propriété en Andalousie procède de la reconquête ; les chefs militaires, les ordres religieux reçurent des rois d'immenses domaines qui, lorsqu'ils ont changé de mains (suppression des majorats, dispersion des biens civils ou ecclésiastiques, vente des biens natio-

naux), n'ont pas cessé d'être d'immenses latifundia. Ces faits se traduisent par l'extension anormale du territoire des communes qui est en Andalousie de près de 124 kilomètres carrés en moyenne, et en Estrémadure de 111,9 alors qu'elle est, pour le reste de l'Espagne, de 54 kilomètres carrés seulement.

Tous ces problèmes, techniques, économiques et sociaux que pose l'état actuel de l'agriculture en Espagne réclament des solutions qui ne laisseront pas d'avoir des répercussions sur le développement industriel de la Péninsule, mais si l'on cherche ce qui a été fait depuis bien des années pour hâter ces solutions on ne trouve pour ainsi dire rien. C'est pourquoi l'on peut sans parti pris exclure les problèmes agraires d'une étude sur les principaux traits du développement économique de l'Espagne depuis dix ans.

Le nationalisme économique. — Xénophobie et Protection.

A mesure qu'elle réalisait, du fait de la guerre, des bénéfices considérables, l'industrie espagnole a rêvé de plus en plus de se débarrasser de la tutelle des industries étrangères qui, dans presque tous les domaines, avaient été ses marraines, puis ses collaboratrices. Cette collaboration s'était manifestée d'ailleurs sous plusieurs formes et le nationalisme économique espagnol n'a pas réagi au même degré contre toutes; à base sentimentale comme la plupart des manifestations de la politique économique espagnole il s'est élevé principalement contre la pré-

sence d'étrangers dans les postes de directeurs, d'ingénieurs et de contre-maitres dans les principales usines. C'est donc surtout un sentiment d'orgueil froissé qui lui a donné naissance. Et c'est ainsi que l'on a vu, par suite des grands bénéfices réalisés depuis la guerre, l'industrie espagnole perdre cette modestie qui lui faisait rechercher le concours des techniciens étrangers. Rien ne saurait être plus funeste. Le manque d'un bon personnel d'ingénieurs, qui causerait déjà la ruine d'une industrie organisée, condamne dès le berceau une industrie naissante comme celle de l'Espagne. Or ce personnel, il est impossible à l'Espagne de le trouver chez elle, puisqu'elle ne possède encore à l'heure actuelle aucune des grandes écoles de perfectionnement industriel que les autres pays ont créées.

Mais comment négliger un courant d'opinion qui s'appuie sur un sentiment populaire de patriotisme mal entendu et stimulé par des industriels aveuglés par une xénophobie qui fut trop souvent pendant la guerre de la francophobie ou de l'anglophobie. Dès avant la guerre d'ailleurs, les Espagnols se plaignaient fréquemment de l'intrusion des étrangers dans leur vie économique. En 1911, l'un des hommes politiques les plus considérables de la Péninsule, M. Joaquim Sanchez de Toca, dans un livre intitulé : « Reconstitucion de España en vida de Economía politica actual », dénonçait la « décentralisation économique de l'Espagne au XIX^e siècle » en termes virulents, comparant la « pénétration paci-

fique des nouveaux impérialismes financiers en Espagne » à ce qui se produisait « aux mêmes dates dans l'Empire Ottoman et le Khédivat d'Egypte. »

C'était en effet l'idée de presque tous les Espagnols que leur pays était avant la guerre économiquement exploité au bénéfice de l'étranger. On lit dans un livre publié depuis la guerre sous le titre : « *Vaolr y fuerza de España* » de D. E. Turano Muñoz : « l'Espagne, avant la guerre... croissait économiquement plus qu'il n'apparaissait; mais d'autres pays plus commerçants surent utiliser les produits de notre activité et, avec un nom et une marque étrangère au lieu d'origine, ils les offraient, convenablement industrialisés, sur le marché universel. Ainsi nous étions exclus, d'une façon directe, du commerce mondial; indirectement nous étions concurrents, mais cela ne s'apercevait point. »

Et ailleurs dans le même ouvrage :

« La majorité de nos richesses servent à alimenter les industries étrangères plus avancées qui nous les resservent sous la forme de produits élaborés que nous payons comme le tribut de notre infériorité de développement. »

Cet état d'esprit qui est décidément celui des industriels et des économistes est aussi celui des hommes politiques espagnols. Ainsi, dans son projet de rénovation économique de 1921, M. La Cierva entendait agir sans faire appel à la production étrangère, rêve chimérique, étant données l'importance

de l'œuvre et la nécessité de la réaliser dans un délai bref.

Ce n'est donc, pour la plupart des Espagnols dirigeants, qu'en s'affranchissant de cette servitude économique, en mettant elle-même ses richesses en valeur, que « l'Espagne arrivera au but qu'elle peut essentiellement ambitionner parce qu'elle possède plus que tout autre pays les éléments pour y atteindre : être un pays éminemment industriel. » (Valor y fuerza de España.)

Cet état d'esprit, ce désir d'indépendance s'est traduit depuis la guerre dans une formule qui revient souvent sous la plume des publicistes : ...hasta llegar a sernos suficientes « nous suffire à nous-mêmes », qui est le *fara da se* de la politique économique espagnole. Se suffire à soi-même, cela veut dire tout d'abord évincer des entreprises espagnoles le personnel étranger (qui est presque toujours un personnel dirigeant) et ensuite le capital étranger (et principalement le capital action, celui qui donne le contrôle sur la marche de l'entreprise).

Le travail d'éviction du personnel et du capital étrangers s'est poursuivi activement pendant la guerre et à la faveur de la guerre. Il est difficile d'en mesurer numériquement les résultats, mais il est certain que, d'une part, beaucoup d'ingénieurs et de directeurs d'usines étrangers ont été remplacés par des nationaux et que, d'autre part, beaucoup d'actions industrielles possédées par des étrangers ont été rapatriées. On ne peut dire exactement en

quelle mesure l'industrie a été ainsi nationalisée, car le nom de la monnaie sous lequel est déclaré le capital des sociétés ne préjuge en rien de la propriété des actions. C'est ainsi, par exemple, que si le capital déclaré des sociétés minières et métallurgiques de l'Espagne (branche de l'industrie la plus fortement soumise à l'influence étrangère) a été en 1917 de 916 millions pour les capitaux déclarés en pesetas, 286 millions pour les capitaux déclarés en livres sterling, 208 millions pour les capitaux déclarés en francs, il ne faut pas chercher à tirer de la comparaison de ces chiffres des conclusions trop précises, car rien n'empêche les Espagnols de posséder des francs et des livres sterling et réciproquement. Il est assuré cependant que les années de guerre et les suivantes ont favorisé la nationalisation des valeurs espagnoles, notamment des valeurs minières.

En très peu de temps cette politique a porté ses fruits détestables. Dans de nombreuses usines le départ d'un personnel expérimenté a abouti au gâchis. C'est ainsi que d'après des rapports de source espagnole on devait attribuer, par exemple, la baisse de la production dans les mines de fer :

1° à la difficulté d'exporter;

2° au départ d'une partie du personnel dirigeant qui appartenait aux nations belligérantes. Il est arrivé dans le sud de l'Espagne qu'une exploitation minière a dû s'arrêter complètement par suite du départ des ingénieurs et contremaîtres, tous belges ou français.

Le concours des capitaux étrangers commence à être réclamé de nouveau par les Espagnols qui sentent l'impossibilité de s'en passer.

« De 1914 à 1917, pour des raisons trop évidentes, il ne s'est pas fondé en Espagne de sociétés étrangères. L'Espagne n'a pas souffert alors du manque de capitaux étrangers parce que la guerre lui a permis de se procurer ces capitaux d'une manière nouvelle. Mais, depuis la fin de la guerre, la situation s'est renversée, ou, si l'on préfère, s'est redressée. C'est pourquoi l'année 1922 est, depuis 1913, l'année où il s'est fondé le moins de sociétés en Espagne. On a fait la guerre aux sociétés étrangères ; on les a taxées injustement ; on commence à s'apercevoir de nouveau que le capital étranger n'est peut-être pas superflu pour la mise en valeur des richesses de l'Espagne. » (Bulletin de la Société d'Etudes et d'Information économique N° 302.)

D'ailleurs, ceux-là même qui, parmi les Espagnols, réclament avec le plus d'acharnement l'indépendance économique reconnaissent avec bonne grâce que la coopération de l'étranger dans la mise en valeur des richesses de la Péninsule n'a pas été pour eux sans avantages : « C'est un devoir de gratitude que reconnaître le capital intellectuel et économique qui nous a été apporté ; non seulement les étrangers contribuèrent au développement matériel de nos intérêts, mais encore ils nous éduquèrent et nous tracèrent des orientations qui valent plus que

tous les biens dont nous avons pu les faire profiter. »
Valor y fuerza de España.)

L'erreur de l'Espagne, si elle persiste dans la tendance inaugurée depuis la guerre, est donc de se surfaire la valeur de son personnel technique, de son marché financier et aussi de son outillage.

Et en effet, se suffire à soi-même, dans la pensée des industriels espagnols, ce n'est pas seulement éviter d'avoir recours au personnel et à l'argent des autres, c'est avant tout pouvoir se passer des produits de l'industrie étrangère en créant et développant une industrie nationale qui fasse de l'Espagne, selon la formule de List, une nation complète. Il faut d'ailleurs le dire tout de suite, le problème ne se pose ainsi que dans les écrits des journalistes et les discours des hommes politiques. Dans la réalité, il se résume à ceci que chaque industrie se réclame du programme général pour obtenir des avantages particuliers (protection douanière, subventions, etc.) qui bien souvent nuisent aux voisines.

On sait quel est l'instrument auquel recourt toujours une nation désireuse de créer chez elle une industrie : la barrière douanière. Voyons l'usage qu'on en fit en Espagne.

Son emploi ne date pas de la guerre. Alors même que l'Espagne ne possédait qu'une industrie embryonnaire, la tendance était déjà de protéger à outrance, et l'on arrivait à ce résultat curieux qu'une des causes de la présence d'étrangers dans de nombreuses entreprises espagnoles ou même l'existence

de nombreuses industries étrangères en Espagne était précisément la protection douanière : comme l'explique M. Marvaud dans son *Espagne au XX^e siècle*, à la suite des tarifs douaniers de 1882 et 1906 un assez grand nombre d'entreprises étrangères se sont installées dans la Péninsule, par exemple les fabriques d'Olibet, de Falières, de Murray et Lamann, de Suchard, de Pirelli, etc., « ce qui n'a eu d'autre résultat, au lieu de remplacer le produit étranger par le produit vraiment espagnol, que de faciliter l'écoulement du premier. »

Les effets désastreux du protectionnisme espagnol avant la guerre sont bien connus.

« Son premier et principal effet, dit toujours M. Marvaud, a été d'élever le coût de la production, dans des proportions excessives. Si le mal n'a pas apparu dès le début, cela tient à ce que, à l'abri des hautes barrières douanières, l'industrie nationale s'est vue maîtresse du marché espagnol. Elle a usé et abusé de la situation, et ses bénéfices ont dû être, quelque temps, assez importants. Mais la production augmentant sans discontinuer, une crise était inévitable. L'exiguïté du marché national, réduit d'une trentaine de millions à vingt millions environ, après la perte des colonies, et la limitation nécessaire de la production qui en résulte n'ont pas permis, d'ailleurs, la constitution de grandes entreprises à capitaux importants et d'établissements spécialisés assez forts pour prospérer. »

La guerre permit de nouveaux espoirs. L'ère de

prospérité atteinte contre toute prévision autorisa les projets grandioses. Dans le « Sol » du 13 mai 1920, après que la crise eut rabattu un peu les espérances, M. Luis Olariaga trace très fidèlement le tableau de cet enthousiasme :

« Les années de guerre semblaient avoir fortifié en Espagne le nationalisme économique. La suppression de la concurrence internationale et l'entrée de masses considérables de capitaux arrachés à l'étranger avaient stimulé de telle façon le développement de la production nationale que l'on conçut l'espérance que l'Espagne sortirait de la crise mondiale transformée en une puissance industrielle respectable. »

Pour cela on se préoccupa de développer l'exportation à outrance sans se soucier de l'enchérissement de la vie à l'intérieur, on protégea l'industrie houillère sans prendre garde au prix de revient. On voulut, par tous les moyens, créer une industrie autonome, indépendante des capitaux et des techniciens étrangers. Cet état d'esprit trouve son expression dans la loi de protection aux industries nationales du 2 mars 1917.

Le promoteur de ce mouvement fut M. Cambo durant son passage au ministère du Fomento.

« M. Cambo donna le cri d'alarme contre les étrangers qui se disposaient à nous construire des chemins de fer, à utiliser nos chutes d'eau, à exploiter en général nos ressources économiques. L'Espagne devait se suffire à elle-même... et, partant de

ce principe, M. Cambo se mit à préparer de grands projets de travaux publics qui missent en œuvre le capital dormant et fissent fructifier à l'intérieur de la nation toutes les possibilités que la guerre nous avait offertes. Banquiers, industriels et ingénieurs s'unirent pleins d'illusions autour de l'intrépide ministre. Il y eut en Espagne une longue période d'optimisme pendant laquelle on crut et l'on proclama que nous avions chez nous-mêmes mille occasions d'utiliser avantageusement des capitaux et bien assez de capacités techniques pour garantir le succès. Il y eut une longue période de passion nationaliste pendant laquelle le mot d'ordre fut de tout sacrifier en Espagne à ce but, absolument tout. » (ibid.)

Mais ce ne fut pas tout. Peu après avoir proclamé ces doctrines, les nationalistes espagnols, plus soucieux d'expansion que de logique, abandonnant l'organisation urgente de l'industrie nationale, se jettent dans des opérations de plus grande envergure et veulent lancer les capitaux espagnols dans toutes les grandes affaires internationales.

Ainsi se trahissait dans son incohérence la tendance mégalomane des nationalistes-économiques espagnols. Répondant à l'article de M. Olariaga dont nous venons de donner deux extraits, M. Cambo, prétendant qu'il n'y avait pas contradiction entre son nationalisme économique et l'internationalisme financier où il se lançait, répliquait :

« Il n'y a pas incompatibilité entre le nationalisme économique le plus outré et l'intervention dans

la vie économique étrangère, comme il n'y a pas opposition entre le nationalisme politique et l'existence d'une politique extérieure : l'Angleterre nous donne des deux choses un exemple type. »

Cette comparaison avec l'Angleterre et les Etats-Unis qui revient souvent sous la plume ou dans les discours des nationalistes espagnols donne assez bien la mesure de leur aberration.

Il est curieux de constater l'invariabilité de la doctrine au milieu de la variation des circonstances. Nous avons déjà vu qu'avant la guerre la tendance était la protection en vue de favoriser l'industrie naissante ; pendant la guerre, on convient de protéger encore pour favoriser l'essor de l'industrie, bien qu'elle n'ait à souffrir d'aucune concurrence ; enfin, n'ayant utilisé qu'imparfaitement les bénéfices considérables réalisés au cours de la guerre, les industriels espagnols persistent, lors de la crise de 1920-21, dans cet errement d'un protectionnisme qui ne les protège pas contre eux-mêmes.

Pour maintenir les mesures de protectionnisme prohibitif tous les arguments sont bons, on dresse le spectre de l'invasion étrangère :

« Soutenir que l'industrie espagnole veut maintenir artificiellement les prix de guerre est une grande farce et ceux qui entretiennent cette croyance populaire aggravent la farce et causent un grand mal.

« Le problème des prix de guerre n'est qu'un épisode dans le grand problème de la vie de l'indus-

trie. Et contre la vie de l'industrie attentent directement tous ceux qui empêchent de prendre dès maintenant à tout prix les mesures nécessaires pour empêcher les ruineuses concurrences étrangères. Tous nous voyons que les pays les plus forts, ceux qui pourraient avoir la plus grande confiance en leur avenir industriel, se pressent d'élever des barrières... Comment l'Espagne pourrait-elle se permettre un luxe que ni l'Angleterre, ni la France, ni la Suisse, ni les Etats-nis ne se permettent? » (Sol. 2 mars 1921.)

De même la « Revista nacional de Economia » (n° 28) trahit la tendance nationaliste et fermée des économistes espagnols. Commentant la conclusion d'un article de M. Marvaud (Revue des Sciences Politiques, 15 août 1920) où celui-ci démontrait l'impossibilité pour l'Espagne de rester une nation fermée au concours étranger, l'auteur espagnol déclare la crainte malade de ses compatriotes en déclarant : « Nous croyons, nous autres, que le pire qui puisse arriver à l'Espagne est que nous en fassions une nation ouverte... au dumping étranger. »

Est-ce à dire que l'Espagne ait tort d'une façon absolue en protégeant ses industries. Non. Une protection mesurée et appliquée avec discernement serait tout à fait compréhensible.

Les partisans du libre échange conviennent presque toujours qu'il est permis de faire une exception à leur doctrine générale en faveur des industries naissantes, de celles qui sans protection seraient immédiatement écrasées par leurs puissantes rivales

des pays voisins. List, qui considère la liberté du commerce entre nations comme un idéal vers lequel on doit tendre, estime juste et nécessaire que toute nation désireuse d'établir chez elle une économie où soient représentées toutes les branches de l'activité industrielle, commerciale et agricole, c'est-à-dire de devenir une nation complète, commence par protéger ses industries trop faibles pour lutter à armes égales sur le marché international. Mais cette méthode comporte un péril : c'est que les industries ainsi protégées ne s'habituent à cette atmosphère trop douce, vivent d'une vie anémiée en se contentant des bénéfices artificiels que leur assure la protection gouvernementale et deviennent par là même incapables de lutter jamais avec la concurrence étrangère.

C'est cette erreur de jugement, ce manque de mesure dans la protection qu'une partie importante de l'opinion publique espagnole a reproché justement aux gouvernements, notamment depuis la loi de 1917 et plus encore lors du relèvement du tarif du 17 mai 1921.

Le « *Díario Universal* » du 17 juin 1921, se faisant l'écho de ces plaintes, écrit :

« Nous estimons la protection douanière licite et même nécessaire lorsqu'elle est prudente et dûment fondée — même lésant les intérêts généraux du pays — en faveur des industries jeunes, qui ont besoin d'un appui pour se développer et se perfectionner pendant cette période que nous pourrions

appeler d'essai ou d'adaptation, mais il est intolérable que cette protection se maintienne indéfiniment... Une protection arbitraire et perpétuellement maintenue, protection que l'on peut appeler de favoritisme et imposée par ceux qui l'exploitent dans leur propre intérêt est évidemment préjudiciable et imprudente parce que loin de favoriser ces industries... elle en fait de véritables parasites vivant d'une protection qui devient une subvention. »

Et le même journal illustre ces déclarations d'un exemple typique de protection outrancière accordée par le tarif douanier du 17 mai 1921 à l'industrie sidérurgique :

Les poutrelles de fer de la rubrique 59 paient comme droits (en or) au tarif maximum 40 pesetas les 100 kilos ; au tarif minimum 20 pesetas les 100 kilos. Il faut rappeler que dans le tarif antérieur ces droits étaient de 8 et 6,4 pour 100 kilos.

Ainsi, au tarif le plus avantageux, ces poutrelles de fer si importantes pour la construction et toute l'industrie paient 20 pesetas par 100 kg ; mais comme le paiement de ces droits se fait en or, au change du moment où le tarif fut édicté, il fallait augmenter ce chiffre de 7,60 soit 27 pesetas 60 centimes pour 100 kgs.

Donc, pour les seuls droits de douane, les poutrelles de fer doivent acquitter 276 pesetas par tonne. Mais il ne faut pas s'en tenir là si l'on veut avoir une idée complète de la protection assurée à l'industrie nationale. Il faut en effet ajouter à ces 276 pesetas

les frais imposés à la marchandise étrangère pour venir des ports d'origine en Espagne. Ces frais sont à peu près de 51 pesetas pour chaque tonne.

Ainsi la protection assurée aux poutrelles espagnoles se trouve monter en réalité à 327 pesetas par tonne.

Or la tonne de ces mêmes produits coûte 251 pesetas dans les ports belges et allemands.

On peut se demander alors quels frais énormes de production ou quels bénéfices gigantesques réalisa l'industrie espagnole en vendant ses poutrelles de 550 à 670 pesetas la tonne, prix du tarif de la Central Siderúrgica au 21 mai 1921.

Cette politique de protection à outrance a pour premier résultat de grever énormément le coût des objets manufacturés et de la vie en général.

Et, en effet, le coût de la vie a augmenté d'une façon appréciable en Espagne depuis 1913 si l'on considère que le pays n'a pas directement souffert de la guerre et a vu sa monnaie gagner une importante plus-value par rapport à la plupart des devises.

Voici d'ailleurs les chiffres-indices officiels.

La « Dirección del Instituto geográfico y Estadístico », pour établir les chiffres indices du coût de la vie, a distribué en deux sections 74 articles d'usage général ; la première section se rapportant aux substances alimentaires ; la deuxième section comprenant les matières industrielles. L'année 1913 est prise pour point de départ du calcul.

1 ^{re} section		2 ^e section	
Subs. alim.		Matières indus.	
Indice de la section		Indice de la section	
1913.....	100		100
1914.....	101		100
1915.....	114		125
1916.....	122		158
1917.....	137		194
1918.....	165		247
1919.....	179		228
1920.....	205		237
1921.....	181		199...

L'indice général pour les 74 articles considérés a passé par les variations suivantes :

		Variation %
Indice général		entre chaque année
1913.....	100	»
1914.....	101	+ 1
1915.....	119,	+ 17,8
1916.....	141	+ 18,5
1917.....	166	+ 17,7
1918.....	207	+ 24,7
1919.....	204	— 1,4
1920.....	221	+ 8,3
1921.....	190	— 14

Ainsi, augmentation générale de 1913 à 1918, légère amélioration en 1919, reprise de la hausse en 1920 avec le chiffre maximum de 221 soit une aug-

mentation de 121 sur l'année base de 1913. C'est-à-dire que les prix ont un peu plus que doublé. On estime que le chiffre de 1922 est de 176 et qu'il a baissé encore au cours de 1923. Donc, actuellement, le prix général de la vie en Espagne n'atteint pas au double du chiffre d'avant guerre. Mais il n'en reste pas moins que l'augmentation du prix des matières industrielles a subi principalement entre 1917 et 1921 une hausse qui a permis des bénéfices considérables, si considérables qu'un Real Decreto du 20 mai 1921, rendu à l'instigation du ministre du Fomento, M. La Cierva, venait stipuler :

Article 1. — Le ministre de Fomento pourra exiger des producteurs et fabricants qu'ils notifient aux autorités compétentes les prix de vente de leurs produits et qu'ils les rendent publics...

Article 2. — Le ministre de Fomento pourra indiquer les prix auxquels les exploitant de mines devront céder le charbon et fixer un prix aux entreprises sidérurgiques et métallurgiques pour les produits de leur fabrication. A cette fin, il pourra ordonner les investigations nécessaires pour établir le coût de production et, partant, le bénéfice industriel normal que les entreprises devront percevoir. Elles seront obligées d'accepter ces prix. Le ministre de Fomento pourra en user de même avec toutes autres industries qui se trouvent protégées par des droits d'importation du tarif douanier. (Gaceta du 21 mai 1921.)

Quels ont été les résultats du protectionnisme en ce qui touche non pas à l'économie générale de la nation mais aux entreprises industrielles qu'il favorisait ? Nous essayerons de le voir à propos des diverses industries que nous étudierons en particulier mais on peut déjà dire d'une façon générale que les succès obtenus ont été bien souvent des succès plus apparents que réels. Il en est ainsi par exemple d'une adjudication ouverte pour la fourniture de matériel de chemin de fer en janvier 1921, autour de laquelle on a fait grand bruit, voulant y voir la récompense des sacrifices faits pour créer une industrie nationale.

Il s'est trouvé, en effet, que si pour la fourniture des locomotives les offres les plus avantageuses furent celles de l'industrie allemande, pour les wagons de toutes espèces ce fut l'industrie espagnole qui proposa les conditions les plus avantageuses, à un prix de 10 0/0 inférieur à celui de l'industrie étrangère.

Ce fait très important appelle plusieurs remarques : tout d'abord l'industrie allemande a bénéficié dans l'adjudication des locomotives du dumping qui résulte de la dépréciation de sa devise ; le triomphe de l'industrie espagnole s'est fait sur le terrain et pour les articles qui exigent moins de capacités techniques et d'expérience de fabrication ; enfin pour obtenir ce succès, les industriels espagnols ont dû d'abord s'unir entre eux et ensuite admettre la collaboration d'une maison qui sans être étrangère

n'est pas purement espagnole, la Babcock et Wilcox de Bilbao. Ces deux dernières remarques indiquent à l'industrie espagnole la tendance qu'elle peut suivre avec le plus de profit, mais en même temps à quel point le nationalisme économique espagnol est un leurre puisqu'au lieu d'aboutir à la création d'une industrie nationale il a pour résultat le plus souvent de favoriser un établissement hispano-étranger où l'élément espagnol ne domine pas toujours.

Le nationalisme économique espagnol pêche par la base parce qu'il constitue une impossibilité dans un pays aussi peu préparé à la création de grandes industries que ne l'est l'Espagne, mais même en admettant que le nationalisme fût possible il lui resterait d'avoir été appliqué d'une façon désastreuse parce que beaucoup trop générale. Au lieu de s'efforcer de protéger — dans des limites raisonnables permettant encore la concurrence — une industrie capable de réussir particulièrement en Espagne, les dirigeants ont accueilli les demandes de chacun et tout protégé sans aucun discernement.

Pour avoir voulu se garder jalousement de l'étranger, l'Espagne s'est engagée là dans une voie où elle ne peut trouver aucun profit. Comme le dit M. Marvaud dans cet article qui alarma les économistes espagnols, le concours de l'étranger reste indispensable à la Péninsule pour assurer son existence économique. Et il n'est pas moins nécessaire pour son développement futur. »

Ce concours de l'étranger n'attente en rien à la

dignité de l'Espagne et il lui est infiniment profitable, comme les Espagnols peuvent s'en convaincre lorsqu'ils y ont encore recours: (1)

En dehors de la protection douanière, diverses mesures ont été prises pour assurer le développement de l'industrie nationale. L'une des plus importantes fut la création d'un « Institut de crédit industriel. »

Par décret du ministre des Finances du 5 juillet 1920, fut adjugée la constitution d'une Société

(1) L'électrification de la rampe de Pajares offre un bon exemple de ce que peut être la collaboration entre l'industrie espagnole et les industries étrangères pour le plus grand profit de l'Espagne et sans que les esprits les plus chagrins puissent se plaindre d'un enrichissement de l'étranger. L'entreprise a, en effet, été confiée en janvier 1921 à la compagnie française « Thomson-Houston », associée à la « Général Electric Co de New-York », mais il fut stipulé que seraient réservées à l'industrie espagnole toutes les commandes de matériel qui pourraient lui être confiées sans que la qualité du matériel fut inférieure et sans que le coût de l'entreprise s'en trouvât augmenté. En même temps d'ailleurs, l'industrie espagnole se mettait en mesure de collaborer plus largement à l'entreprise et une « Sociedad Ibérica de Construcciones eléctricas » se fondait avec un capital fourni pour un tiers par les deux compagnies étrangères et pour les deux autres tiers par des Sociétés espagnoles.

Une collaboration sur ces bases concilie évidemment les intérêts des parties en cause sans attenter à l'indépendance de l'industrie espagnole.

anonyme qui s'appellera « Banco de Crédito industrial » destinée à prêter aux industries nationales l'aide prévue par le § 5 a de la loi du 2 mars 1917 :

L'organisation d'un crédit industriel bien entendu contribuera certainement plus au développement de l'industrie espagnole que les mesures de protection douanière et les subventions directes qui n'ont jamais pour résultat que d'endormir l'esprit d'entreprise en supprimant la nécessité de l'effort :

« Dans les pays étrangers, les patrons n'espèrent rien de l'Etat, ils l'aident. Ici, on attend tout de l'Etat. C'est l'erreur centrale de notre industrie et de nos industriels. (Déclaration du général Martinez Anido, gouverneur civil de Catalogne — 14 février 1922.)

Les finances publiques et le progrès économique.

Est-il besoin d'insister sur l'intérêt qu'il y a, pour un pays désireux de se créer un outillage industriel et de mettre en œuvre les richesses dont la nature l'a doté, de posséder des finances publiques saines. Tout ce qui est prélevé par l'Etat en effet, sous forme d'impôts ou d'emprunt, et qui n'est pas affecté à des dépenses d'améliorations économiques (travaux publics, etc.,) ou d'entretien, peut être considéré comme perdu pour le progrès industriel. Chaque fois qu'il emprunte, l'Etat prive l'industrie d'une part des disponibilités auxquelles elle eût eu recours pour assurer son extension. L'augmentation du déficit et

l'inflation de la dette publique constituent donc un lourde entrave à l'essor économique d'un pays. Voyons ce qu'il en fut à ce propos en Espagne depuis 10 ans.

Depuis 1913, le déficit s'est élevé pour chaque année aux chiffres suivants :

	Millions de peset.
1913.....	143.70
1914.....	165.08
1915.....	303.96
1916.....	334.25
1917.....	264.90
1918.....	390.79
1919 (1 ^{er} trimestre).....	134.66
1919-20.....	496.33
1920-21.....	692.30
1921-22.....	1.297.17
1922-23 (chiffre probable)	918.22

En sorte qu'il a fallu recourir au crédit pour faire face aux nécessités croissantes du Trésor. Et ainsi s'explique tout naturellement l'augmentation, parallèle au déficit, de la Dette publique.

Dette publique de l'Espagne à la fin des années :

1895.....	6.492.287.658
1900.....	9.050.565.278
1910.....	9.802.870.032
1918.....	10.297.687.804
1922.....	14.947.526.851

C'est-à-dire que depuis 1910, en douze ans, la Dette publique a augmenté du chiffre énorme de 5.144 millions.

« Qu'a-t-on fait pour l'éviter? Absolument rien. Le déficit a été en augmentant bien que les recettes fussent chaque jour plus importantes par suite de la prospérité générale du pays et les émissions ont couvert les déficits qui eussent dû l'être par les impôts. » (Reevista Económica — 15 avril 1923.)

Pourquoi, en effet, n'a-t-on pas davantage recouru à l'impôt dont on sait les avantages sur l'emprunt pour la santé des finances publiques ? A cause de la mauvaise organisation du système fiscal espagnol, à cause de l'inégalité avec laquelle les impôts sont répartis par suite de compromissions politiques : « L'organisation fiscale de l'Espagne ne facilite pas l'équilibre budgétaire parce que la capacité contributive des uns est arrivée à sa limite ou peu s'en faut, tandis que celle des autres (de ceux qui sont le mieux représentés au Parlement) reste trop loin de cette limite » (Bulletin de la Société d'Etudes et d'informations économiques n° 95.)

C'est cette inégalité dans la répartition qui empêche d'augmenter trop le taux des impôts et c'est cet empêchement qui crée le déficit. Le 10 janvier 1921, la « Epoca » se félicitait de ce que les dépenses publiques n'eussent augmenté, de 1913 à 1920, que de 57 % en Espagne alors qu'elles accusaient des augmentations de 1.488 % en Allemagne, 867 %

en France, 500 % en Angleterre, 474 % en Suisse, et 207 % en Hollande.

Mais la « Epoca » célèbre là une victoire à la Pyrrhus car si l'Espagne n'est pas le pays qui s'est le moins enrichi pendant la guerre, elle n'est pas non plus le pays qui a le moins besoin d'améliorer ses voies de communication, ses ports, son outillage, etc. Ce n'est pas une preuve de sagesse, mais seulement de faiblesse de son gouvernement, que la faible augmentation des dépenses publiques.

Et, de fait, la part du budget affectée aux dépenses d'amélioration économique est faible. Si nous prenons le budget de 1920-21 par exemple, nous voyons que le ministère du Fomento (développement économique), sur un total de 331.549.428 pesetas, en consacre 56.212.500 à l'entretien des routes et chemins vicinaux, et, parmi les dépenses de caractère exceptionnel, 42.125.649 à la construction de routes nouvelles, 31.275.000 à la réfection de routes anciennes, 11 millions à des subventions pour chemins vicinaux, 43.067.000 aux chemins de fer (constructions et subvention), 24.899.077 aux ports, phares et balises, 28.300 à l'irrigation, tandis que :

Le ministère de la Guerre absorbe 434.522.539 pesetas ;

Le ministère de la Marine 119.907.672 pesetas ;

Et la section « Action au Maroc » 168.936.296 pesetas.

Ce sont en effet (et ceci est de plus en plus vrai

chaque année) les dépenses militaires qui absorbent le plus clair des revenus de l'Etat espagnol.

Dès avant 1914, l'armée espagnole constituait un instrument dont le coût était vraiment disproportionné d'avec les résultats qu'on en pouvait raisonnablement attendre.

Dans une séance du Parlement, au printemps de 1921, M. Alba rappelait que l'administration centrale de l'armée espagnole coûtait, avant la guerre, plus que l'administration centrale de l'armée allemande et il ajoutait, chiffres en mains, que les dépenses de cette administration avaient énormément augmenté depuis.

Quelques chiffres, donnés par M. Daniel Riu dans la *Revista de Economia y Hacienda* du 4 novembre 1922, indiquent suffisamment l'énormité des dépenses militaires de l'Espagne et l'inflation croissante du budget de l'armée.

Voici depuis 1917 la gradation suivie :

(En millions de pesetas)

	Armée et Marine	Maroc	Total
1917.....	311	113	424
1918.....	400	125	525
1929-20.....	447	141	588
1920-21.....	550	191	741
1921-22.....	676	519	1.195

On peut constater dans ce tableau l'augmentation régulièrement croissante des dépenses du budget ordinaire de l'armée et le bond fait en 1921-22 par

les dépenses de l'expédition marocaine. Après les revers de la campagne 1922-23 et notamment le rachat des prisonniers, on peut compter sur un chiffre encore plus élevé pour l'exercice 1922-23.

Si l'on ajoute à ces dépenses militaires le budget de la garde civile, on arrive à un total de 1.273.590.713 pesetas, c'est-à-dire 35 0/0 de l'ensemble des dépenses inscrites au budget !

Sans doute une partie de cet argent est dépensé en Espagne même, mais en dehors des dépenses formidables faites à l'intérieur pour l'affaire marocaine il y a les achats de matériel de guerre faits à l'étranger, achats qui accroissent le déficit déjà considérable de la balance commerciale, car, en dépit des efforts du gouvernement pour réserver les commandes de fournitures de guerre à l'industrie espagnole, celle-ci n'était pas à même au moment du désastre et n'est pas encore capable de fournir tout ce qu'il faut au corps expéditionnaire.

L'Etat de ses finances publiques ne permet pas à l'Espagne le luxe d'une entreprise coloniale aussi onéreuse que l'action marocaine si elle veut accomplir en même temps le programme de travaux publics nécessaires à la mise en valeur de ses richesses naturelles.

Elle a opté pour la gloire des armes. Ce choix retarde d'une façon dangereuse son progrès économique.

Les dépenses militaires sont bien la principale mais non la seule cause du déficit du budget.

Une autre charge très lourde qui pèse sur les finances de l'Etat espagnol est constituée par les avances (remboursables, mais quand?) faites aux compagnies de chemin de fer à titre de solution provisoire au problème des chemins de fer. (V. infra.)

**Psychologie du peuple espagnol dans ses rapports
avec le développement économique.**

La psychologie d'un peuple, c'est-à-dire l'ensemble des qualités et des défauts qui se retrouvent chez la majorité des individus constituant une nation — ensemble formant une sorte de caractère type — est une chose délicate à apprécier. Une généralisation excessive conduit à l'absurde et à la caricature. Il n'en est pas moins vrai que chaque peuple, ou presque, possède une individualité morale et que les tendances de cet esprit collectif ont une influence profonde sur les destinées du pays. Et si le développement des institutions politiques dépend en grande partie du caractère national, cet élément n'a pas moins d'influence dans le domaine économique. Il est évident que les qualités morales du peuple anglais sont pour beaucoup dans l'essor industriel et commercial de l'Empire, que l'esprit de discipline et la ténacité ont fait longtemps la grandeur de l'Allemagne et que l'esprit d'initiative des Yanhees contribue grandement à l'expansion américaine. Ces étiquettes pèchent certainement par excès de généralité mais elles n'en recouvrant pas moins une certaine vérité.

Tâchons donc de discerner quelles sont les traits les plus saillants du caractère espagnol et en quelle mesure ils peuvent faire prévoir et servir l'expansion industrielle et commerciale si désirable pour l'Espagne.

Depuis le XVI^e siècle, le peuple espagnol a la réputation de compter plutôt sur les caprices de la Fortune que sur les résultats de son effort personnel.

Andrés Navajero, ambassadeur de Venise auprès de Charles Quint disait du peuple espagnol : « Il aime la guerre et il préfère faire fortune par ce moyen en allant aux Indes, car il n'est pas industriel et il ne sème ni ne cultive la terre de bonne volonté. »

On peut se demander si ce n'est pas précisément la facilité qui s'offrit de faire fortune aux Indes qui détourna le peuple espagnol de la mise en valeur de son propre pays. Quoi qu'il en soit, depuis lors, l'Espagnol passe pour fournir plus volontiers un effort héroïque qu'un labeur patient :

« Un Espagnol, qui passe le jour sans parler, qui n'a rien vu, qui ne se soucie de rien voir, qui n'a rien lu, rien étudié, rien comparé, trouvera dans la grandeur de ses résolutions les ressources nécessaires au moment de l'adversité. » (Châteaubriand. — Aventures du Dernier Abencérage.)

Tendance à vivre sur soi-même, goût du jeu (qui a remplacé dans la classe dite dirigeante le goût de l'aventure) plutôt que de l'effort opiniâtre, voilà,

semble-t-il, les principaux défauts du caractère espagnol du point de vue économique.

Dans sa « *Psicologia del pueblo español* », M. Raphael Altamira en signale un autre : la tendance au pessimisme ; il l'explique en partie par ce fait que « l'Espagne est la nation européenne qui a eu le plus d'années à soutenir la guerre au XIX^e siècle : jusqu'en 1896, 31, tandis que la France en compte seulement 27, la Russie 24, l'Italie 23, l'Angleterre 21 et l'Allemagne 13. »

Il est évident qu'actuellement encore les difficultés éprouvées au Maroc ne sont pas de nature à inspirer au peuple espagnol cette confiance en soi qui est une condition morale importante des grandes entreprises aussi bien économiques que politiques. Mais, à bien d'autres égards, le peuple espagnol a le « droit d'avoir confiance dans une renaissance possible de l'Espagne sur la base des conditions naturelles qui ont fait leurs preuves au temps passé. » (Ibid.)

Il est une légende qu'il convient surtout de dissiper, légende due aux touristes impressionnés par le nombre considérable de mendiants rencontrés dans les villes d'art, c'est la réputation de paresse du peuple espagnol.

Il est nécessaire de s'élever contre cette conception par trop simpliste que l'Espagnol est « un marmoteur de prières et un chanteur de sérénades qui déteste le travail et fait la sieste à toute heure.

« Non : l'Espagnol travaille comme travaillent

tous les hommes dans les pays modernes..., même plus que les autres et à des conditions moins douces, à cause des erreurs du passé » (V. Blasco Ibañez, dans la préface au livre de M. Jolielerc (l'Espagne vivante).

« On accuse souvent l'Espagnol d'être paresseux. Cette accusation est une calomnie. Ici encore on prend l'exception pour la règle générale, et il est seulement fâcheux que la proportion des exceptions soit si forte dans les classes qui devraient être les classes dirigeantes. Le paysan espagnol est un très grand travailleur, qui bien souvent manque de direction dans son travail, mais qui travaille tellement qu'il peut soutenir le luxe de ceux qui manquent à leur devoir social de direction. » (M. Legendre. — Portrait de l'Espagne p. 156 et 157).

Tout récemment encore, un publiciste chargé de mission par un grand journal contribuait à répandre la légende qu'à l'exception de la Catalogne l'Espagne est la seconde partie du « farniente » ; « il est vrai que l'on travaille en Catalogne, et beaucoup et bien ; mais on travaille dans toute l'Espagne, et il faut que M. Helséy ne soit pas allé à Bilbao, à Gijon, à Vigo, qu'il n'ait pas vu le paysan de Castille ou d'Andalousie travailler aux champs pour soutenir semblable thèse » (Robert Ricard. — L'Ame française — 25 août 1923.)

Au cours de la guerre, les concessions des patrons de l'industrie ont eu en Espagne comme dans tous les pays pour résultat d'abaisser la valeur pro-

ductive de l'ouvrier, mais nul doute qu'au sein d'une bonne organisation économique celle-ci ne se relève promptement.

Comme les pays belligérants, l'Espagne a eu ses profiteurs de guerre et d'après guerre. Le type du profiteux, c'est le Bilbaino, le métallurgiste parvenu ou l'industriel catalan dont un rédacteur de « l'Imparcial » nous décrit d'une façon un peu naïve mais saisissante le genre de vie et la mentalité: « Pour les fabricants, on dirait que la guerre n'est pas finie. Ils gagnent ce qu'ils veulent. Ils ont des bilans fabuleux. Ils continuent à avoir des maîtresses, à acheter des bijoux, à faire sauter le champagne, à voyager et à acheter des autos. Ce genre de vie était en péril quand les tarifs (1) sont venus le ranimer. Les tarifs laissant une marge de protection qui permet de ne pas se préoccuper d'améliorer les conditions du travail ni de perfectionner l'outillage... ». De même, encore que dans les pays belligérants, la classe ouvrière a pu se composer avec les miettes du gâteau une vie de luxe relatif: « Les bénéfices du tarif douanier parviennent jusqu'aux ouvriers aussi. Relativement, ces ouvriers gagnent plus que ceux d'Angleterre et de France. On leur voit leurs gains sur le dos. Nous avons vu de jeunes ouvriers avec des costumes de laine de 40 douros (200 pesetas). Les ou-

(1) Les tarifs Cambo de 1921 promulgués au moment de la guerre économique avec la France sous le ministère Maura.

vrières, qui maintenant s'embourgeoisent, abandonnent la laine pour les vêtements de soie, se chaussent richement, se parfument et se paient éventails, parapluies et autres accessoires, sans regarder au prix ». (Imparcial, 28 juin 1922).

Cette soif de jouissance, presque tous les pays l'ont connue au lendemain de la guerre. Contingente, elle ne peut être considérée comme faisant partie du caractère du peuple espagnol. Au reste, on sait que la multiplication des besoins pour un peuple, est généralement opur lui un stimulant et, vraisemblablement, le peuple espagnol cherchera à se procurer les instruments nécessaires à la continuation d'une prospérité qu'il a connue d'une façon indépendante de sa volonté.

Après l'exposé que nous venons de faire des principales tares de l'organisation économique de l'Espagne, on peut prévoir que, dans le détail, la mise en œuvre des ressources naturelles ne se fait pas selon les meilleures méthodes et pour l'obtention des meilleurs résultats. Si l'on excepte les établissements fondés et dirigés par des étrangers, on peut dire que les caractéristiques des industries espagnoles sont: la possession d'un vieil et mauvais outillage, l'absence de toute méthode de production, entraînant des pertes de temps et la perte des sous-produits.

« L'industrie espagnole, écrivait M. A. Marvaud dans son Espagne au XX^e siècle, n'est ni suffisamment

diversifiée, ni assez bien outillée, les industriels préférant employer leurs bénéfices en achats de maisons, terres, fonds d'Etat, au lieu de les consacrer à se munir d'outillages perfectionnés. »

Cette inappétence des industriels espagnols à employer leurs gains en travaux d'amélioration, c'est-à-dire à réaliser dans la branche même de leur activité l'épargne créatrice de revenus neufs, que M. Marvaud signalait avant la guerre, continua de se manifester pendant la guerre, ce qui paraît d'autant plus étonnant que l'importance même des bénéfices permettait de réaliser les améliorations techniques d'un seul coup, procédé évidemment plus avantageux qu'une série de réformes partielles et échelonnées avec lesquelles l'outillage n'est jamais « up to date. »

Par une erreur analogue à celle qui leur fait chercher dans une protection exagérée un remède à la stagnation de leurs affaires, les industriels espagnols, craignant toujours le retour des crises de surproduction, répugnent à développer leurs entreprises alors que précisément ce développement, condition d'une production moins coûteuse, leur permettrait de lutter à armes égales sur le marché intérieur d'abord, puis sur le marché international, avec la concurrence étrangère.

A cette explication on doit peut-être ajouter cette disposition, très fréquente chez les industriels espagnols, à employer leurs plus values en dépenses sempiternelles : hôtels, équipages etc..., goût de luxe

qui n'affecte pas seulement les particuliers, mais les sociétés, comme on peut le voir dans les bâtiments de proportions colossales construits par exemple à Madrid par la plupart des grandes banques avec les bénéfices réalisés pendant la guerre.

Dans ce pays où la main d'œuvre est restée relativement bon marché, la tentation est grande pour les chefs d'entreprise de toutes sortes de faire un gaspillage de matériel-humain pour se dispenser d'une dépense de matériel-machine. Et ainsi l'on a ce curieux spectacle d'un pays où la densité de la population est faible et où pourtant le capital-homme est dilapidé. « L'organisation du travail de l'homme et l'utilisation de son rendement se caractérisent par la consommation de la force humaine non par son emploi raisonné... L'Espagne jette dans le creuset de la production plus de bras que de pesetas et de charbon. » (F. Bernis, « Fomento de las Exportaciones » p. 11, 12).

Le 9 décembre 1921 les syndicalistes Pestana et Segui faisaient à un rédacteur de la « Libertad » les déclarations suivantes : « L'industrie catalane a pour seul et unique mérite l'effort des ouvriers; la direction technique est nulle, la machinerie détestable, dans presque toutes les fabriques, on travaille avec des machines réformées en Angleterre. » On pourrait penser que ces déclarations furent faites dans un esprit d'hostilité envers la classe patronale. Il n'en est rien. Elles trouvent une éclatante confirmation dans ces paroles prononcées le 14 février 1922 par

le gouverneur civil de la Catalogne, général Martínez Anido : « Pendant la guerre, dans sa grande majorité, le patronat catalan n'a pas profité de l'occasion pour changer son outillage et il se trouve, aujourd'hui, qu'il ne peut pas soutenir la concurrence étrangère parce qu'il s'est laissé devancer dans les perfectionnements et parce que nos machines sont presque hors d'usage par suite du travail excessif auquel on les a soumises pendant la guerre. »

Ce qui s'applique au premier chef à l'industrie textile catalane convient également à la sidérurgie. Parlant des industries du fer et de l'acier, M. F. Bernis écrit dans son « Fomento de las Exportaciones :

« Ces industries constituent une des bases les plus solides de notre économie pour l'avenir, mais aussi une des réalités les plus pénibles de l'heure présente...

« On a ainsi, continue-t-il, le triste spectacle d'un peuple favorisé par la nature qui marche à sa ruine. »

Même négligence dans les exploitations minières.

Dans un article sur Cadix et sa richesse saline, paru dans « El Financiero » du 2 juin 1922, M. Carlos Derqui déplore les méthodes d'exploitation défectueuses qui font perdre une quantité énorme de sous-produits que l'Espagne est ensuite obligée d'acheter à l'étranger à des prix très élevés, par exemple,

les chlorures, sulfates et bromures (pour une valeur de 35 millions de pesetas par an). De même, pour la soude caustique, l'Espagne, qui pourrait avoir à peu près le monopole de ce produit, est tributaire de l'étranger pour une somme qui n'est pas inférieure à 5 millions par an.

C'est ce manque de soin dans la production, d'organisation dans l'exploitation qui empêchent l'Espagne de se porter au rang, que lui permettraient d'occuper l'abondance et la diversité de ses richesses.

On peut répéter, avec un ingénieur espagnol, M. José Bellón, que l'Espagne « manque du sens industriel » ; par là, il faut entendre que jusqu'ici on n'y a pas considéré l'industrie comme un ensemble complexe dont toutes les parties doivent rester solidaires, mais bien plutôt comme une partie, un jeu de hasard et d'audace qui a eu ses perdants et ses profiteurs occasionnels. Voyons plutôt ce que dit M. José Bellón dans l'article auquel nous faisons allusion — « El Financiero » du 21 avril 1922.

« Un examen succinct de la statistique nous montre que l'Espagne manque en général du sens industriel que possèdent d'autres nations moins favorisées par la nature. Nous possédons, et en abondance, les moyens nécessaires, répartis avec harmonie et nous ne savons pas les mettre en valeur...

« Tandis que nous exportons 85 0/0 de nos minerais de fer, utilisant mal les 15 % restants, tandis que 85 millions de tonnes de minerai de cuivre sor-

tent actuellement de nos ports et que nous en transformons seulement un million et demi; tandis que nous produisons annuellement 250 millions de tonnes de minerai de plomb dont nous fondons pas seulement la moitié, nos minerais se manufacturent à l'étranger et nous devons ensuite les importer.

« Il n'y a, poursuit l'auteur, aucun obstacle naturel et fondamental au développement des industries espagnoles. Il s'agit seulement de vaincre les routines et les résistances passives. Pour cela, il faut réformer les méthodes d'exploitation, notamment par l'introduction du système Taylor. »

Cet appel au système Taylor pour l'Espagne est peut-être prématuré. Il y a beaucoup à faire encore avant d'arriver au degré d'évolution qui permet l'application d'un système idéal de production. Cependant, il faut dire que ce ne sont pas les ouvriers — ni le peuple, en général très intelligent et ouvert à toutes les innovations pratiques (tout en demeurant attaché à ses traditions) — qui mettront obstacle à la modernisation des méthodes industrielles. Contrairement à ce que l'on pense généralement, le peuple espagnol n'est nullement routinier. Un fait comme celui qui se produisit en avril 1923 dans la province d'Almeria, où l'on vit des paysans attaquer une usine électrique qu'ils accusaient d'empêcher l'eau du ciel de tomber sur leurs champs, est tout à fait exceptionnel et pourrait, au demeurant, se produire en bien d'autres pays. Le peuple espagnol accepte le progrès. La routine est l'apanage des diri-

geants. Elle est à base d'avarice chez les industriels qui considèrent les dépenses d'amélioration comme des capitaux perdus.

Ainsi restent momentanément inemployées ou gâchées les ressources naturelles de l'Espagne.

Afin de ne pas être taxé de sévérité exagérée, terminons ce chapitre par les appréciations suivantes (tirées du Fomento de las Exportaciones » page 9 et seq.) du professeur Bernis :

« Si l'on regarde tout d'abord la population espagnole, une caractéristique inquiétante surprend l'observateur : alors que par nature nous pourrions être riches, par suite de la politique économique et sociale nous nous appauvrissons, dissipant nos avantages naturels. L'Espagne a une natalité superbe, mais elle souffre d'une horrible émigration et elle ne sait pas parer à une mortalité très forte... si bien qu'avec un chiffre de naissances supérieur à presque tous les pays d'Europe, elle se trouve avoir un chiffre d'accroissement total de la population plus faible que les autres pays si l'on excepte l'Irlande et la France. (1)

« ... Par nature, la grande extension de nos cô-

(1) D'après les chiffres publiés en février 1923 la population totale de l'Espagne dépasse maintenant le chiffre de 21 millions. Au cours de la décade 1910-1920 cette population s'est accrue de 184.000 habitants par année, soit un accroissement de 6,95 0/0, en léger recul sur la décade antérieure (7,22 0/0). Parmi les principales

tes, la situation géographique de l'Espagne en Europe, la profondeur de son hinterland devrait produire dans la population active — et peut-être produira quelque jour — une spécialisation professionnelle ayant pour résultat d'amener un grand nombre de personnes à s'adonner à la circulation et au commerce. Mais parmi notre population active, on compte seulement 4,2 % de commerçants contre 7,4 en Italie; 7,5 en Suède; 14 en Norvège, pour ne pas citer les 17,3 de la Hollande et les 23 0/0 de l'Angleterre. Notre population active se présente comme essentiellement agricole avec le chiffre de 71,1 0/0, chiffre extraordinaire en Europe; l'industrie n'occupant que 15,6 0/0, chiffre qui montre que notre

causes ayant entraîné cette diminution on compte l'épidémie de grippe de 1918 et le phénomène général de la diminution de la natalité constatée dans tous les pays d'Europe. (Cf. A. B. C. 16 février 1923). L'Espagne a ce singulier privilège d'être à la tête des principales nations d'Europe à la fois pour le chiffre des naissances et des décès annuels : pour mille habitants il y a annuellement en Espagne 30,5 naissances alors que l'Allemagne n'arrive qu'à 25,8 et, d'autre part, il meurt 23,2 individus pour 1.000 habitants contre 17,2 en France et 12,4 en Angleterre. Il y a là un grave problème sanitaire. En juillet 1923 un certain nombre de sénateurs ont constitué un groupe sanitaire pour tenter de le résoudre. Malheureusement on ne peut guère compter sur la bonne volonté des municipalités pour accepter de réaliser des transformations qui grèveraient leurs budgets.

peuple manque d'une formation analogue à celle des peuples qui ont, conservent et agrandissent une puissante industrie, un fort commerce et une vigoureuse exportation...

« Et voici la caractéristique de la production espagnole : tout ce qu'il y a d'excellent profite pratiquement aux étrangers ou reste inexploité par suite de notre manque d'esprit d'entreprise; **ce qui est** pauvre et rend peu absorbe la majorité de la nation avec une mise en valeur extensive qui assure à une minorité une vie splendide et maintient la grande classe dans la misère. Ainsi, ou bien la dissipation des ressources brillantes (minéraux) ou bien la pénible culture d'une terre toujours plus épuisée. Le premier cas au bénéfice des étrangers avec ou sans une collaboration qui a l'apparence d'une complicité de la part d'une minorité d'Espagnols heureux ; le second au profit également d'une minorité d'Espagnols au prix de l'épuisement et de la résignation de la majorité du pays. »

CHAPITRE IV

Industries extractives.

La richesse minière de l'Espagne est connue depuis l'antiquité. Strabon en parle et les vestiges laissés par les Phéniciens, les Carthaginois et les Romains indiquent qu'autrefois au moins on en a tiré largement parti. La formation géologique de la Péninsule explique l'abondance de minerais qu'on y rencontre.

La « *Reseña geográfica y estadística de España* » publiée par l'Institut de géographie et de statistique (Tome I, 1912, pages 9 — 173), décrit l'apport de chaque époque et l'on est confondu de la variété et de la richesse des gisements de minéraux exploitables dans la Péninsule. Et ce n'est pas seulement une richesse théorique. Il suffit pour s'en convaincre de consulter la statistique du rendement de l'impôt sur les mines publiée en juillet 1922 par la Direction générale des contributions. La liste des minéraux sujets à une exploitation soumise à l'impôt est très longue. En voici le principal :

Minéraux	Nombre de mines	Minéraux	Nombre de mines
Eaux	87	Kaolin	15
Alumine	16	Lignite	1.113
Aluminium ..	5	Manganèse ...	179
Alluvions au- rifères	16	Mica	3
Amiante	7	Nickel	13
Antimoine ...	65	Or	27
Anthracite ...	26	Pétroles et bi- tumes	106
Argile	24	Pierres pré- cieuses	25
Asphalte	99	Pyrites d'Ar- senic	8
Jais	2	Pyrites de cui- vre	5
Mercure	94	Pyrites de fer.	88
Soufre	211	Ardoise	47
Baryte	8	Argent	55
Bauxite	5	Plombagine ..	2
Zinc	805	Plomb	5.561
Cobalt	8	Radium	1
Cuivre	1.140	Sel	294
Etain	138	Sels de po- tasse	29
Stéatite	19	Tripoli	11
Phosphate	69	Tourbe	19
Phosphorite .	6	Wolfram	82
Graphite	141	Wulfenite	9
Grenat	4		
Fer	13.339		
Fer et autres.	141		
Houille	6.195		

Au total, cette statistique compte 30.451 mines occupant une superficie de 1.114.451 hectares et payant un impôt de 6.850.586 pesetas.

Ces chiffres sont impressionnants et ils ont leur valeur mais ils risquent d'induire en erreur.

Le nombre considérable des concessions minières ne doit pas faire illusion sur leur puissance. Beaucoup de concessions ne comportent en effet jamais d'exploitation par suite d'un procédé dont M. A. Marvaud a bien exposé le mécanisme dans son « Espagne au XX^e siècle, page 307 :

« L'Espagnol, comme on sait, est né joueur et n'attend le plus souvent sa fortune que d'un coup de dé. Dès qu'on soupçonne une terre de renfermer quelque mine, un personnage bien en cour ou simplement de connivence avec un cacique se fait donner, en bonne et due forme, la concession de la future exploitation. Peu importe qu'il ne possède pas un sou vaillant. Le concessionnaire n'a rien à payer — au moins officiellement — et il n'a point d'ordinaire l'intention d'exploiter sa mine. Il attend simplement, avec son titre de propriété en mains, qu'un syndicat ou une compagnie d'exploitation vienne lui faire des offres d'achat. Mais ses prétentions sont si exorbitantes que le plus souvent l'acheteur, s'il se présente, est obligé de se retirer et la mine reste inexploitée. »

C'est ainsi qu'en 1888, pour 16.987 concessions, il n'y avait que 2.278 mines en exploitation !

Deux lois (lois du 28 mars 1900 et du 29 dé-

cembre 1910) ont tenté de porter remède à ces abus, mais il ne s'en sont pas moins perpétrés par la force de l'habitude et des traditions politiques.

En 1910, pour 170.000 hectares de houille prospectés, 51.300 seulement sont en exploitation et, pour 305.000 hectares de mines de fer, 8.000 seulement sont productifs. En 1917 encore dans la province de Pontevedra, sur 1.728 concessions minières, 102 seulement sont exploitées.

Cependant, le développement de la production minière au cours du XX^e siècle et des années de guerre en particulier a été considérable.

Il y a un peu plus d'un siècle, en 1820, il y avait en Espagne 132 mines en exploitation occupant 32.204 ouvriers et 76 machines à vapeur d'une force totale de 1.091 H.P. Et le rendement pouvait être estimé à 155 millions de pesetas.

En 1904, on compte une production totale de 399.30 millions de pesetas.

Production totale : soit une augmentation de :

En 1914....	462.19	16 0/0 en 10 ans
En 1915....	625.61	57 0/0 sur 1904
En 1916....	962.07	141 0/0 sur 1904
En 1917....	1.363.24	241 0/0 sur 1904
En 1918....	1.387.10	247 0/0 sur 1904
En 1919....	1.019.06	152 0/0 sur 1904

Le chiffre de 1920 est estimé à 1.400 millions.

Avant d'examiner les répercussions de la guerre et de l'après-guerre sur l'industrie minière espa-

gnole, il est intéressant de se représenter la répartition géographique des richesses minières actuellement exploitées en Espagne.

Voici tout d'abord les provinces dont l'importance est restée jusqu'ici négligeable du point de vue minier :

La « province d'Oreuse » est une province pauvre au point de vue minier. Deux sociétés qui exploitaient l'étain et une qui exploitait le wolfram se sont trouvées paralysées par les difficultés résultant de la guerre.

La « province de Pontevedra » n'a presque rien.

La « province de Burgos », très riche au point de vue agricole, n'a presque pas de mines; un peu de houille seulement.

La « province de Valladolid » n'a aucune concession en exploitation.

La « province de Salamanque » a peu de chose en dehors du wolfram, comme « Zamora ».

La « province de Barcelone », très industrielle et très commerçante, n'a que peu d'importance au point de vue minier. On peut seulement signaler quelques progrès réalisés au cours de ces dernières années dans l'extraction du lignite.

« Gerone, Huesca, Lérida et Feruel » n'ont pas grand chose non plus.

La province d' « Avila » n'a aucune production minière.

La province de « Cuenca » n'a qu'un peu de lignite, « Guadalajara » un peu de fer, « Madrid »

une mine de cuivre, « Segovie » rien, « Soria » un peu de lignite, « Tolède » un peu de cuivre à Almorox.

« Albacate » n'a presque rien; on y cherche du lignite.

En dehors du sel, « Cadix » ne produit presque rien. On y cherche du pétrole. « Badajoz » a un peu de charbon et un peu de plomb.

Les Canaries n'ont rien.

Voici maintenant, beaucoup plus nombreuses, les provinces où l'exploitation des richesses minières est déjà active. (Nous donnerons les chiffres de production de 1917, qui fut une des meilleures années, la crise ne s'étant pas encore fait sentir à cette époque).

Province de la Corogne. — On s'est mis à exploiter pendant la guerre des gisements de lignite qui avaient été signalés en 1835 et dont 700 hectares ont été reconnus.

Province de Léon. — La principale production minière est la houille; la production en 1917 a été de 603.273 tonnes, soit une augmentation de 153.563 par rapport à 1916. Cependant les deux principales sociétés houillères ont diminué leur production par suite des grèves et difficultés du transport.

Province de Santander. — Elle a des mines de fer, de zinc et de lignite. Tandis que l'extraction du fer reste stationnaire, celle du lignite s'intensifie. D'une façon générale la valeur de la production minière a augmenté pendant la guerre, mais surtout par l'effet de la hausse des prix.

Province de Lugo. ... « La difficulté et l'insuffisance des communications est le principal obstacle à l'exploitation de la richesse minière de cette province. La guerre a paralysé beaucoup d'exploitations minières, suspendant l'exportation de quelques 300.000 tonnes de minerai de fer qui, en temps normal, allaient à l'étranger » (La Riqueza y el Progreso de España publication de la banque Urquijo).

Province d'Oviedo. — Très riche province au point de vue minier. Elle vient immédiatement après la Vizcaye. Elle extrait 28 0/0 de la production minière de l'Espagne. Elle a produit, en 1917, 2.828.911 tonnes de houille pour une valeur de 139.490.704 pesetas.

Province de Alava. — La mine Isabel est susceptible de produire de 40 à 50 tonnes de lignite par jour, et si elle n'atteint point ce chiffre, c'est faute de matériel de chemins de fer pour le transport ; il a fallu arrêter l'extraction pendant deux mois en 1917.

Guipuscoa. — A produit en 1917 pour plus de 28 millions de pesetas, soit dix millions de plus que l'année précédente, mais cette augmentation considérable est presque uniquement due à la hausse des prix.

Province de Logroño. — A deux petits bassins carbonifères.

Province de Navarre. ... A extrait 1.214.557 kilogrammes de combustible en 1917 (liquide surtout).

Province de Palencia. — On y compte :

qui ont donné en 1917

23 mines de houille.....	245.944 tonnes;
20 mines d'anthracite.....	149.048 —
1 mine de lignite.....	4.580 —

Au jugement de l'ingénieur Iglesias, on peut espérer une augmentation progressive de l'exploitation des charbons de la province de Palencia.

Province de Vizcaye. — Elle produit plus du quart du revenu minier de l'Espagne (en 1917, 343.484. 200 pesetas). La presque totalité de cette production est du fer. On verra dans quelles proportions cette production a été affectée par les hostilités. La baisse de la production, disons-le tout de suite, est généralement attribuée aux difficultés de l'exportation, au départ d'une partie importante des techniciens étrangers, au manque de coke.

Province de Saragosse. — A extrait en 1917 75.844 tonnes de lignite valant 2.504.548 pesetas.

Les Baléares. — Ont produit 47.604 tonnes de lignite valant 1.229.368 pesetas en 1917.

Il faut ajouter la production des salines, un moment paralysée pendant la guerre par l'excès des stocks et la cherté des prêts.

Province de Ciudad Real. — Possède les célèbres mines de mercure d'Almadén. On a traité, en 1917, 119.443 quintaux métriques d'une richesse moyenne en mercure de 6,93 0/0 et extrait 8.271.153 quintaux métriques.

Après le mercure vient la houille. Près de 800.000 tonnes en 1917. Production susceptible d'une grande augmentation. La compagnie de Peñaroya a installé une grande fabrique de sous-produits du charbon.

Les mines de plomb s'épuisent.

Province d'Alicante. — A vu sa production minière baisser sur toute la ligne pendant la guerre, baisse imputable aux difficultés de l'exportation.

Province de Castellón. ... A un peu de charbon (3.800 tonnes en 1917) et de lignite (2.310 tonnes). La production minière se réduit ainsi aux combustibles que, depuis des années, on n'extrayait plus et dont l'exploitation a recommencé pendant la guerre, stimulée par les hauts prix. Mais, là encore, la production est entravée par l'insuffisance des transports.

Province de Murcie. — A une production minière importante — pour une valeur de 11.728.126 pesetas en 1917. ... Le soufre, le fer, la pyrite de fer et le cuivre ont vu leur production augmenter au cours de la guerre tandis qu'il y avait diminution sur le plomb et le zinc. Les difficultés du transport nuisent beaucoup au développement de cette région.

Province de Valence. — A un peu de lignite, la principale mine ayant donné 12.138 tonnes en 1917.

Province d'Almeria. ... Il y a du fer, mais son exploitation est rendue difficile par le manque de transport. Faute de charbon les fonderies

chôment. La cherté et la rareté de ce produit ont incité à exploiter quelques gisements médiocres qui ne peuvent soutenir la concurrence en période normale.

Province de Grenade. — La production minière a augmenté en quantité pendant la guerre, mais diminué en valeur.

Province de Malaga. — Il y a eu augmentation de la production dont la valeur a atteint 20.270.656 pesetas en 1917.

Province de Cordoue. — Est très riche (c'est dans cette province que se trouve Peñarroya). On enregistre pour 1917 :

pesetas

80.133 tonnes de cuivre valant	13.316.094
195.720 tonnes d'anthra. valant	8.370.756
372.550 tonnes de houille valant	12.302.479
47.472 tonnes de plomb valant	12.354.933

La mine de charbon la plus importante est celle de Pueblo Nuevo del Terrible, qui, avec son excellent outillage, complètement électrifié, pourrait presque doubler sa production « si les circonstances étaient plus favorables en ce qui concerne les transports » (Banco Urquijo).

Province de Jaen. — A un peu de fer et beaucoup de plomb. (103.741 tonnes représentant plus de 31 millions de pesetas en 1917).

Province de Séville. — A une production minière de 14 millions et demi de pesetas, en diminution en 1917 surtout au chapitre houille (185.544 tonnes en 1917 en baisse de 16.000 sur 1916).

Cacerès. — La situation minière est désavantagée par suite du manque de voies ferrées, qui rend économiquement très difficile, quand ce n'est pas impossible, l'exploitation des meilleurs gisements. L'exploitation de la phosphorite a doublé de 1916 à 1917.

Province de Huelva. ... Où se trouve le Rio Tinto, a une production minière très importante. En 1917 plus de 57 millions de minerai de cuivre et plus de 80 millions au total.

*
* *

Considérée dans son ensemble, l'industrie minière Espagnole, a bénéficié de la guerre. Nous avons déjà constaté l'augmentation de la valeur totale des produits de l'extraction. Cette augmentation est due, pour une bonne part, à l'élévation des prix, mais il y a eu aussi augmentation globale des quantités extraites.

Pris en particulier les différents minéraux ont eu des sorts très divers.

Le tableau suivant indique le mouvement des minerais secondaires (en tonnes).

Augmentations :

	Phosphorite	Manganèse	Wolfram	Soufre
1913	3.548	21.594	235	62.653
1914	8.312	13.115	437	47.180
1915	9.080	14.328	511	28.937
1916	14.111	14.178	454	46.923
1917	28.148	57.474	546	84.979
1918	43.303	77.714	4.555	72.360

Diminutions :

	Sel commun	Mercure	Plomb	Plomb arg.	Zinc
1913	610.429	19.960	279.078	23.600	117.831
1914	927.767	17.714	246.221	22.373	114.317
1915	793.340	20.717	285.265	2.934	81.921
1916	895.928	19.799	260.282	7.370	166.053
1917	781.106	18.705	240.368	13.218	123.845
1918	320.531	17.537	216.133	3.505	106.958

La production du cuivre (mineral et pyrites) a diminué aussi pendant la guerre : comme il existe très peu d'usines de transformation dans la Péninsule, la fermeture des marchés étrangers devait paralyser l'extraction. Elle passe en effet de 2.268.691 tonnes en 1913 à 1.901.341 tonnes en 1917 et 1.007.708 en 1918.

*
* *

Il faut réserver une place spéciale à la houille et au minerai de fer, tant à cause de l'importance primordiale de ces deux minéraux pour l'industrie d'un pays que des vicissitudes traversées par leur

production en Espagne au cours des dix dernières années.

Les éléments fondamentaux de l'industrie d'un pays sont le fer et le charbon. L'Espagne possède l'un et l'autre.

Au congrès de géologie du Canada, en 1913, les réserves mondiales en charbon ont été évaluées à 7.397.553 millions de tonnes métriques, l'Espagne figurant pour 5.500 millions de tonnes, c'est-à-dire 0,07 0/0 de la réserve mondiale, chiffre considérable qui lui permet d'envisager sereinement le problème du combustible. Il faut ajouter, il est vrai, que les mines espagnoles ne sont pas, en général, d'une exploitation aussi aisée que les mines des autres pays. Dans une conférence donnée à l'Institut des ingénieurs civils le 15 mars 1919, le professeur de géologie Pablo Fabrega disait à ce sujet : « Les mines espagnoles, au moins dans leurs parties jusqu'ici découvertes, ne sont pas comparables, pour l'importance et la régularité de stratification, aux mines anglaises, westphaliennes ou nord-américaines; en général, nos mines ont une stratification tourmentée; certaines seulement ont une conformation tabulaire qui favorise extrêmement leur exploitation. » Donc, sécurité pour l'avenir, puisqu'en acceptant le chiffre du Congrès qui est l'estimation la plus modérée (les estimations postérieures comptent jusqu'à 9.600 millions de réserve) l'Espagne voit son approvisionnement assuré pour une période de 635 ans (en supposant que la consommation annuelle équivaille à la

moyenne de la production totale et de l'importation durant la dernière décade, soit 6 millions de tonnes approximativement). Mais aussi difficultés nombreuses d'extraction grevant le prix de revient.

La qualité du charbon espagnol n'est pas aussi mauvaise qu'on le suppose généralement; d'après des analyses faites récemment, les caractéristiques industrielles de certains charbons minéraux des mines espagnoles sont les suivantes, comparées au charbon anglais Welsh Steam :

Désignation	Matières Volatiles	Carbone fixe	Calories
Valdeinfiernos (criblé)	15.60	65.88	85.69
Peñarroya (gros)	22.40	81.50	54.79
S. Adrian (Burgos)	14.05	81.90	89.00
Welsh Steam (gros)	11.20	81.50	82.00

L'Espagne est plus riche en fer qu'en charbon. Les gisements, nombreux sont divisés en chiffre à peu près égal entre, d'une part, les provinces du Nord : Biscaye, Oviedo, Santander et, d'autre part, les provinces méditerranéennes : Malaga, Grenade, Almeria et Murcie. Les réserves de minerai sont énormes. Selon M. Julio Lazurtegui, les réserves en minerai de fer de la Péninsule s'élèveraient à 700 millions de tonnes en ne comptant que le minerai gisant à fleur de terre. Lorsque le réseau ferré sera approprié aux nécessités on pourra augmenter le nombre de bons gisements exploitables, car, jusqu'à présent, beaucoup de mines restent inexploitées ou sont exploitées seulement en partie à cause des frais de transport.

Voyons tout d'abord par quelles phases passa la production houillère en Espagne pendant et depuis la guerre.

Importatrice avant 1914, l'Espagne se voit tout à coup contrainte d'intensifier sa production houillère pour éviter une crise de combustible et, partant, de toute l'industrie.

« Un coup d'œil rétrospectif indique manifestement que l'industrie charbonnière espagnole a atteint au cours de la guerre le plus haut point de prospérité. Et quoique cette prospérité fût en grande partie artificielle, comme toute l'économie qui se développa à l'ombre du désastre, il n'en est pas moins certain que, sur cette base frêle, on eût pu trouver un point d'appui pour établir solidement une production permanente et forte. » (A. de Miguel : « El presente y el porvenir de la industria hullera en España » Sol. 11 mai 1921).

La consommation intérieure augmenta comme on en trouve la preuve dans l'accroissement des dépenses de combustibles faites par les deux compagnies de chemin de fer les plus importantes

Années	Nord		Madrid-Saragosse-Alicante	
	Consom. tot. en tonnes	Ind. numb. de la cons.	Consom. totale	Index
1914	457.105	100	403.375	100
1919	673.004	147	556.600	138

En même temps, l'importation se réduisit par suite des restrictions que les fournisseurs étrangers

étaient obligés de s'imposer. Le tableau suivant indique la rapidité et l'importance de cette chute de l'importation étrangère.

Importation totale du charbon en Espagne

Années	(Tonnes)
1913	2.701.913
1914	2.504.985
1915	1.726.332
1916	1.972.243
1917	1.093.896
1918	465.447
1919	804.943

Ainsi, au moment de l'armistice, l'importation étrangère de charbon en Espagne n'était plus que le cinquième de ce qu'elle était avant la guerre.

Il est évident que dans ces conditions — augmentation de la consommation et diminution de l'importation — les mines espagnoles se virent contraintes à un rendement maximum, contrainte rendue assez attrayante par l'ascension du prix du combustible. Mais ces prix élevés, prometteurs de bénéfices considérables, expliquent les revendications incessantes des mineurs pendant la guerre et aussi la facilité avec laquelle on y accédait toujours sans souci de provoquer une nouvelle hausse, d'autant plus considérable que le rendement de l'ouvrier diminuait à mesure que son salaire augmentait, diminution à laquelle on ne trouva pour remède que d'embaucher sans cesse de nouveaux ouvriers afin

de pouvoir atteindre à la production exigée par les commandes de l'industrie.

Le résultat de ce processus fut une augmentation de la production aux conditions très lourdes qu'indique assez bien le tableau suivant :

Années	Production totale en tonnes	Nomb. d'ouv. employés	Rend. utile par ouvrier et par jour en kilog.
1914....	4.424.439	31.126	474
1915....	4.686.753	33.779	462
1916....	5.588.674	43.139	432
1917....	5.972.474	53.668	372
1918....	7.537.822	64.376	390
1919....	6.243.509	64.741	321

Bref, pendant tout le cours de la guerre, la production s'accroît en même temps qu'augmente l'armée des mineurs et que décroît le rendement de l'ouvrier. C'est-à-dire que pour obtenir en 1919 une production 1,4 fois plus forte qu'en 1914 il a fallu employer 2,1 fois plus d'ouvriers. Si le système a pu marcher pendant tout ce temps, c'est que la marge des gains était suffisamment large pour qu'on pût envisager avec calme toutes les exigences des ouvriers et tout le problème se ramenait à élever les prix, prix que le consommateur acceptait par force. L'histoire et l'ampleur de cet enrichissement sont bien reflétées par les chiffres que voici :

Années	Valeur totale de la production à la mine (en pesetas)	Valeur de la tonne à la mine (en pesetas)	« Index number » de l'enché- rissement
1914...	78.098.793	17.65	100
1915...	102.930.838	21.96	124
1916...	189.779.466	33.96	192
1917...	276.303.661	40.26	262
1918...	389.059.869	51.61	292
1919...	348.092.084	55.75	316

Ainsi, tandis que la production croissait seulement de 1,4 fois, sa valeur devenait 4,5 fois plus grande et l'enchérissement suivait une courbe ascendante pour atteindre à son point culminant un chiffre 3,1 fois supérieur à celui de 1914. L'exploitation qui fut intense ne fut pas rationnelle : on produisit à force sans se préoccuper de la qualité et surtout sans créer les organismes commerciaux et les moyens de transports qui sont la condition indispensable de l'établissement d'un marché régulier. « On ne fit rien, dit M. José Bellin dans « El Financiero » du 26 mai 1922, pour préparer les gisements en vue d'une production méthodique et on ne fit presque rien pour ouvrir de nouvelles mines. (1) »

(1) Il y a d'honorables exceptions, mais elles ne font que confirmer le jugement de M. Bellon par leur caractère d'exception. Entre 1914 et 1921 un peu plus de cent millions de pesetas ont été affectés dans la région asturienne à l'amélioration des principales installations. C'est

Après l'armistice, lorsque les grands producteurs de houille purent reprendre leur exploitation normale et lorsque de nouveau l'exportation put s'effectuer sur la mer libre, les propriétaires de mines espagnoles se trouvèrent à la tête d'un stock considérable, de qualité généralement inférieure à celle qui s'offrait maintenant sur le marché et d'un prix dé revient excessif. D'autre part, en dépit de l'essor qu'elle avait pris au cours de la guerre, l'industrie nationale ne pouvait absorber ces stocks. La solution proposée par les propriétaires pour les écouler fut donc d'exporter le charbon de bonne qualité, en obligeant les consommateurs espagnols à accepter le charbon inférieur à un prix qui leur assurât un bénéfice, solution plus habile qu'altruiste, à laquelle les patrons essayèrent d'intéresser les mineurs en leur promettant une augmentation de salaire « lorsque le stock aurait diminué. »

On comprend que l'industrie espagnole ait boudé devant cette combinaison. Quant aux ouvriers,

ainsi que la « Sociedad Fábrica de Mieres » a investi plus de 30 millions en travaux d'amélioration; la « Duro-Felguera » 25; « Hulleras del Turón » 10; « l'Industrial Asturiana » 5; « Hullera de Veguín y Olloniego » 4, etc...

Ces sommes furent employées dans la plupart des cas à ouvrir de nouvelles exploitations. Une trentaine de nouveaux puits furent ainsi forés dans la région asturienne dont certains, comme ceux des « Hulleras del Turón », n'ont rien à envier aux plus modernes installations étrangères.

l'éventualité des augmentations de salaires leur paraissant trop aléatoire, ils commencèrent à s'agiter en réclamant des avantages plus immédiats au nom des gros bénéfices que les patrons avaient réalisés pendant la guerre. Les conflits commencèrent dès 1919 et, à l'heure actuelle, l'ère des grèves n'est pas encore close.

C'est dans la région asturienne que la crise fut le plus grave — tant du point de vue industriel que du point de vue social —, ce qui est assez naturel puisque les Asturies produisent plus de la moitié au total de la houille extraite en Espagne.

En 1922 il était devenu impossible aux entreprises de tirer un bénéfice quelconque de leurs exploitations, la concurrence anglaise imposant des prix assez bas et les ouvriers ne voulant pas subir de réduction de salaires. En avril 1922 les entreprises charbonnières des Asturies publiaient une note officielle où elles exposaient en ces termes leur détresse : « ... Notre industrie houillère est devenue totalement incapable de lutter avec les charbons anglais ou même avec les charbons des autres mines espagnoles. Les pertes croissantes ont épuisé les fonds de réserve des entreprises houillères asturiennes, les obligeant à recourir au crédit et à contracter des dettes pour couvrir les dépenses courantes... »

Cette note était accompagnée d'une explication où l'on lisait notamment :

« Avec les salaires actuels, qui sont en moyenne de 9 pesetas, étant donné que le rendement utile

n'atteint pas dans la majorité des mines 380 kilogrammes, il est impossible, en tenant compte des prix élevés des bois, explosifs, etc., d'obtenir en Asturies un prix moyen inférieur à 40 pesetas, ce qui empêche absolument nos mines de lutter tant sur le marché intérieur que sur les marchés du littoral. »

En conséquence, l'Assemblée décidait :

« De mettre à l'étude..., une série de mesures efficaces concernant les salaires... ». Ces mesures efficaces ne tardèrent pas à être élaborées : elles consistaient en une diminution de 20 0/0 sur les salaires. Il était à prévoir que les ouvriers des Asturies n'accepteraient pas ce rabais. La grève était presque inévitable. Elle éclata en effet et dura jusqu'au début d'août, moment où elle reçut enfin une solution grâce aux efforts combinés du ministre du Travail du ministère Gauchez Guerra, M. Calderon, et du président des syndicats d'ouvriers mineurs M. Llaneza. Une note ministérielle parue dans la première semaine d'août résume ainsi l'arrangement : « Le travail dans les mines reprendra le 9 août. Il n'y aura pas de représailles. On reprendra le travail avec un abaissement de 5 0/0 sur les salaires. Les ouvriers offrent de rendre la production plus intense, et d'augmenter le rendement de 10 0/0 sur ce qui s'obtenait avant la grève. Si dans les premiers jours de novembre ils n'y sont point arrivés, la Commission paritaire, composée de trois ouvriers, de trois patrons et du délégué technique de l'Institut de Réformes sociales, fixera les salaires pour les mois

suivants, en tenant compte du rendement obtenu et des conditions d'exploitation dans chaque groupe minier. Si l'augmentation de rendement s'élevait à 20 0/0, on relèverait les salaires de 5 0/0 dont on vient de les abaisser. »

Les autres exploitations houillères de l'Espagne connurent au cours des années 1920-21 et 22 des traverses semblables.

Comme toujours ce fut vers l'Etat, qui n'en pouvait mais, que se tournèrent les plaintes. On lui reprocha (V. la « Epoca » du 5 mai 1921) de « s'être croisé les bras devant la hausse des prix. » Et comme toujours l'Etat céda aux récriminations, accordant des primes (1) à l'exportation du charbon et imposant aux industries espagnoles la consommation de la houille nationale. (2)

Ces mesures satisfirent momentanément les

(1) Outre une prime de cinq pesetas accordée par tonne de charbon national exporté à l'étranger par les ports espagnols, un décret royal du 23 déc. 1921 accorde une prime de 5 pesetas par tonne de charbon national sortant sous le régime du cabotage par les ports des Asturies à destination des autres ports espagnols.

(2) Décret royal du 20 mai 1921 :

Art. 3. — Les entreprises sidérurgiques emploieront du charbon national pour leur fabrication et le ministre du Fomento imposera aussi la consommation de ce charbon, dans la mesure du possible sans qu'il en résulte de préjudice, aux autres entreprises qui reçoivent une subvention de l'Etat et dans les contrats ou services publics...

producteurs de houille ; mais lorsque ceux-ci apprirent les avantages que le gouvernement concédait à l'Angleterre dans le traité de commerce du 31 octobre 1922, notamment la faculté d'importer un million de tonnes de charbon anglais, ils protestèrent énergiquement prétendant que cette mesure équivaldrait à la ruine de l'industrie houillère. D'autres branches de l'industrie, notamment en Catalogne, se sont solidarisées avec cette protestation. Mais d'autre part, les industries d'exportation de fruits et produits de la région Valencienne, de toute l'Andalousie et du Levant réclamaient la prompte signature du traité qui leur assurait des avantages considérables.

Et il fallut, pour apaiser les Asturiens, leur accorder de nouveaux avantages aux dépens du Trésor.

*
* *

Si le problème du charbon se pose à l'attention de tous les Etats avec une terrible complexité, on peut dire qu'il constitue pour le gouvernement espagnol plus que pour tout autre un véritable casse-tête.

Pour se constituer et se développer, l'industrie espagnole a besoin de beaucoup de charbon à bon marché. Or ce n'est pas la production nationale qui peut le lui fournir dans les mauvaises conditions de technique et d'organisation du travail qui règnent actuellement dans les mines espagnoles et l'une des raisons qui font que l'industrie espagnole

a besoin de tarifs énormes, c'est que le haut du prix du charbon national augmente ses prix de revient. Mais si ces barrières douanières peuvent arriver, au prix de mille inconvénients et en provoquant un enchérissement formidable de la vie, à lui conserver le marché intérieur, l'industrie espagnole ne peut, dans ces conditions, prétendre à se développer sur aucun marché étranger. Le remède serait-il donc de faciliter l'entrée des charbons étrangers à bas prix ? Le gouvernement espagnol l'a pensé un moment. Mais c'est tuer une des branches vitales de la production, c'est se mettre sous la dépendance et le bon plaisir de l'étranger et c'est en outre provoquer de graves troubles sociaux, comme l'ont montré les grèves des Asturies.

« La question de savoir s'il y a ou non en Espagne assez de charbon pour notre industrie sidérurgique est une question de fait sur laquelle les industriels de la houille et ceux de la sidérurgie maintiennent des affirmations contradictoires. »
(Lettre du ministre des Finances M. Bergamin — 20 septembre 1922.)

En quantité, la production de charbon national pourrait facilement être augmentée au point de suffire aux besoins de l'industrie espagnole, même si celle-ci se développe considérablement, mais cette production ne suffit pas à satisfaire l'industrie ni pour la qualité, ni pour le prix, ni pour la régularité de l'approvisionnement. Il s'agit donc d'une question d'utilisation et non d'un problème de production.

Et cette définition explique assez les phénomènes qu'on a pu constater dans l'industrie charbonnière. Dans les périodes où la mer s'est trouvée fermée, les industries espagnoles ont été obligées d'accepter le charbon du pays et l'industrie minière a dû s'intensifier pour satisfaire aux demandes. Au contraire, en temps de mer libre, l'écoulement devient très difficile. En effet si certaines industries — celles qui obtiennent la force par gazogènes — peuvent se contenter d'un charbon de médiocre qualité, il en est d'autres, comme la sidérurgie, qui ne le peuvent, sous peine d'être écrasées par la concurrence des produits supérieurs de l'étranger. En établissant des droits de douane, le gouvernement ne peut obliger ses industries à périliter pour sauver l'industrie houillère.

En conséquence, pour parer à cet inconvénient de la basse qualité moyenne du charbon national, il n'y a pas d'autre remède que d'utiliser « in situ » tous les charbons de mauvaise qualité et de réserver pour la consommation lointaine les meilleures qualités. Il faut organiser « une distribution rationnelle des meilleures qualités qui peuvent mieux supporter la charge supplémentaire du transport ». Ce problème serait presque résolu par la création de grandes centrales thermiques alimentant un réseau électrique qui devra couvrir l'ensemble du territoire espagnol. (V. infra).

Mais en attendant la réalisation de ce vaste plan, il est une amélioration qui peut d'ores et déjà

s'effectuer pour le plus grand bénéfice de l'industrie houillère comme de la sidérurgie : la réforme des transports.

Le manque de transports est, en effet, l'entrave principale mise à l'essor de la production carbonifère. Mais ce qui manque le plus ce ne sont pas, comme on le croit souvent les wagons, ce sont les aménagements, les quais, voies de garage etc..., et aussi un plan d'ensemble pour la construction des lignes. Le gouvernement a compris un peu tardivement ces besoins.

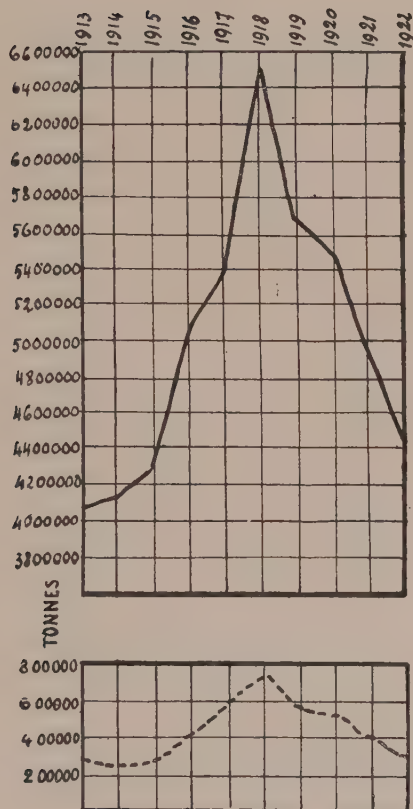
La « Gaceta » du 16 novembre 1920 a publié un décret suivant lequel la section des Mines au Ministère du Fomento doit entreprendre et mener activement l'étude préparatoire d'un plan complet de transports miniers ; il s'agit d'arriver à relier aux grands réseaux de chemins de fer et aux ports tous les grands centres houillers.

Lorsque les moyens de transports seront améliorés de façon à supprimer les formidables écarts de prix que l'on constate encore entre les centres de production et les centres éloignés de consommation (comme la région de Barcelone) et que la production elle-même sera mieux agencée, la situation de l'Espagne, quant à son approvisionnement en combustible, sera très satisfaisante.

*
* *

**Production de la houille en Espagne
de 1913 à 1923.**

Années



Production du lignite de 1913 à 1923

La production du minerai de fer a suivi, au cours de la guerre, une évolution exactement opposée à celle que nous venons de constater pour l'extraction houillère. Le minerai du fer était essentiellement, avant la guerre, un produit d'exportation pour l'Espagne. D'après le « World Atlas of Commercial Geology », le rapport de la consommation intérieure à l'exportation était de 1 à 6 en 1913, et il faut signaler également que les capitaux affectés à cette industrie étaient presque tous étrangers : anglais avant tout, puis allemand, français et belges. Sur une production totale de 9.861.668 tonnes en 1913, pour l'ensemble de l'Espagne, les mines de fer de la région cantabrique exportaient 8.900.000 tonnes de minerai, presque exclusivement par Bilbao dont ce commerce fait un des plus grands ports de l'Espagne pour le poids des marchandises embarquées. Le principal acheteur des minerais de Biscaye était l'Angleterre : par Newcastle et surtout par les ports du canal de Bristol, notamment Cardiff et Newport, elle recevait les cinq septièmes de l'exportation cantabrique. L'Allemagne par le Rhin recevait un autre septième, Anvers et Dunkerque se partageant le dernier. Avec la guerre, le marché allemand et le marché d'Anvers se sont trouvés fermés à l'importation espagnole, l'Angleterre a réduit sa demande en intensifiant sa propre production, enfin, les dangers de la guerre sous-marine et la hausse des frêts ont paralysé le trafic d'une matière

lourde et bon marché qui ne peut supporter de frais de transport élevés.

Le résultat fut que la production du minerai de fer a diminué dans des proportions énormes, passant de 9.861.668 tonnes en 1913 à 5.551.071 tonnes en 1917 et à 4.692.651 tonnes en 1918.

Que pouvait-on attendre du rétablissement de la paix? La réponse devait être donnée par la marche de la sidérurgie anglaise.

Pendant les deux années qui suivirent l'armistice, la situation changea peu, l'exploitation et l'exportation se faisant au régime ralenti comme pendant les années de guerre.

Mais lorsque la métallurgie anglaise subit la crise de 1921, ce fut le désastre pour le marché des fers de Biscaye qui ne peut vivre que par l'exportation.

La statistique suivante, indiquant le total du minerai de fer importé en Angleterre depuis 1913, donnera une idée du dommage éprouvé :

Années	Tonnes
1913.....	7.442.239
1914.....	5.704.837
1915.....	6.203.161
1916.....	6.905.936
1917.....	6.181.418
1918.....	6.565.860
1919.....	5.201.696
1920.....	6.420.242
1921.....	1.802.812

Au cours de ce dernier exercice, Bilbao exporta seulement 501.000 tonnes de minerai contre 2.104.000 en 1920. Et par suite, un véritable embouteillage s'est produit : au 31 décembre 1921, 2.200.000 tonnes se trouvaient accumulées dans les dépôts de Viscaye pour l'exportation contre 650.000 au 31 décembre 1920.

Jamais dans l'histoire de l'industrie minière de Bilbao on n'a enregistré paralysie semblable. Dans les mines les plus importantes, on n'a travaillé toute l'année que 3 jours par semaine.

Voici, d'après M. Luis Barreiro, l'historique de la crise et les causes de sa persistance :

« La grande grève du charbon en Angleterre constitua la première atteinte de la crise d'après guerre. Le manque de charbon pour alimenter les hauts fournaux qui existent approximativement en hauts fournaux obligea à les éteindre, si bien qu'en juin 1921, sur les 400 hauts fournaux qui existent approximativement en Angleterre, 1 seul fonctionnait. Après la cessation de la grève, la crise persista et, à la fin de 1921, il n'y avait encore que 77 hauts fournaux en activité ; au début de 1923 il y en avait 169, plus du double du chiffre de 1921, mais moins de la moitié de la normale.

« D'autre part, l'Angleterre et aussi l'Allemagne, par suite des difficultés de s'approvisionner en minerai de fer, ont fait des efforts pour utiliser des minerais nationaux pauvres qui n'eussent jamais été utilisés en temps normal. Enfin de nouveaux ve-

nus ont fait leur apparition sur le marché du fer qui font au producteur espagnol une sérieuse concurrence : le Rif d'abord qui possède un minerai très riche, l'Algérie qui bénéficie en outre de la baisse du change, Terre-Neuve où le coût d'exploitation est très faible et le fret peu élevé.

« Le port de Melilla a exporté, pendant 1922 298.749 tonnes, la majeure partie en Allemagne. L'Algérie a exporté 1.200.000 tonnes dont 694.000 en Angleterre. »

Il est intéressant de constater aussi les possibilités que M. Luis Barreiro escompte de l'opposition franco-anglaise et des difficultés franco-allemandes :

« Depuis la guerre, nous comptons uniquement sur le marché anglais, l'Allemagne achetant de faibles quantités de minerai. Avec l'occupation de la zone de la Ruhr par les Français, l'après guerre présente une nouvelle complication dont on ne peut prévoir les résultats. L'Angleterre reste dans l'expectative et il se peut qu'elle profite de l'occasion pour vendre son charbon et exporter son fer manufacturé. En ce cas, sans aucun doute, l'activité sidérurgique augmenterait au profit des mines espagnoles. On dit en outre que les Allemands ont déclaré boycotter le minerai lorrain et algérien. S'il en était ainsi, l'Espagne pourrait écouler son minerai de fer sur le marché allemand et une époque meilleure s'ouvrirait pour l'industrie minière. » (Ingeniería y Construcción, février 1923.)

C'est toujours la même idée que le minerai de fer est fait pour être exporté et non pour être élaboré dans le pays de production. La cruelle leçon éprouvée au cours de ces dernières années ne semble pas avoir été bien comprise. Nous allons voir cependant au chapitre suivant ce qui a été fait pour le développement d'une sidérurgie espagnole, seul moyen de rendre le marché des minerais indépendant des fluctuations de l'exportation.

*
**

Auparavant, résumons brièvement l'histoire et l'état actuel de la législation minière espagnole.

Dans la première collection de lois rédigées en langue espagnole, le « Fuero viejo de Castilla », élaborée au début du XIII^e siècle, on trouve un essai de réglementation relatif aux mines, dominé par l'idée d'un droit éminent du roi sur toutes les mines. Plus tard, cette idée semble perdre du terrain : dans son commentaire au « Code des Parties », Grégoire Lopez y substitue la théorie de l'accession : le propriétaire de la surface est en même temps propriétaire du tréfonds, sauf le droit de surveillance et d'impôt du roi. En 1559, une ordonnance rattacha au patrimoine royal toutes les mines d'or, d'argent et de mercure, annulant les droits concédés antérieurement aux particuliers sur ces mines. Enfin, des ordonnances de Philippe II, du 22 avril, 1584, vinrent réglementer, pour plus de deux siècles, les questions minières d'après les principes suivants : tous les habitants du royaume sont autorisés à dé-

couvrir, à exploiter et posséder des mines, sous la réserve d'une redevance au roi. L'inventeur doit prendre inscription dans les vingt jours de sa découverte. Les propriétaires de mines doivent sous peine de déchéance entretenir au moins 4 personnes habiles à l'exploitation pour chaque « pertenencia ». (Unité de mesure pour l'octroi des concessions. « C'est un carré ou un rectangle dont les dimensions ont varié avec les législations » — Pierre Leseur. *Etude sur la législation minière espagnole* — 1924). Un décret de 1825 vint rajeunir la législation de Philippe II; mais dès 1849 il fut abrogé par la loi du 11 avril et le règlement du 31 juillet de cette même année. La grande innovation de cette loi c'est d'attribuer à l'Etat la propriété des richesses minières. « C'est le système de la domanialité que la loi de 1849 trouvait dans les traditions espagnoles... mais pour l'adapter aux formules politiques nouvelles ». (P. Leseur op. cit.). Deux lois nouvelles vinrent modifier, le 6 juillet 1859 et le 4 mars 1868, le régime minier. Il est utile d'en connaître l'essentiel, car le décret-loi du 29 décembre 1868, qui est la base de la réglementation actuelle, a malheureusement permis aux propriétaires d'alors d'opter entre la législation nouvelle et l'ancienne, représentée par ces deux lois : « affirmation de la propriété de l'Etat sur toutes les mines qui ne sont pas de nature terreuse ; priorité de la demande pour l'obtention des concessions ; nécessité préalable de l'existence du minerai ; obligation pour les concessionnaires de

faire tous les ans des travaux d'exploitation ; droit pour l'Etat de déclarer les concessions caduques en certains cas. » (ibid.)

Le décret-loi de 1868, légèrement retouché par quelques décrets et le règlement général du 16 juin 1905 ; constitue, nous l'avons dit la base du régime actuel. Il consacre le droit de l'Etat sur les richesses minières. Contrairement à notre législation et à la règle antérieure, le décret de 1868 permet l'octroi d'une concession sans que des recherches préalables aient démontré l'existence d'un gisement. La priorité de la demande s'établit par la priorité de la pétition adressée au gouverneur de province. La dimension de la « pertenencia » est fixée à un carré de 100 mètres de côté, unité très petite qui permet une adaptation quasi parfaite de la concession au gisement. D'autre part le décret n'a pas limité la superficie, le nombre de pertenencias des concessions, ce qui permet la création de vastes entreprises et constitue un progrès évident. Les concessions sont perpétuelles, le propriétaire de mines n'encourt la déchéance que s'il cesse de payer la redevance annuelle à l'Etat. Enfin, le décret-loi a réglé les rapports entre les propriétaires du sol et du sous-sol « question qui, jusque-là, était une grosse source de chicanes et n'avait jamais été tranchée » (ibid.). Quelles que soient ses qualités et les améliorations qu'elle a apportées au régime antérieur, cette législation a encore de gros défauts et tout d'abord celui de laisser subsister les dispositions de lois antérieu-

res. Aussi a-t-on élaboré, dès le moment de son apparition, des projets de réforme et d'unification. Le plus important est celui qui fut déposé à la Chambre le 30 décembre 1910; il tend à restreindre un peu la liberté excessive consentie par le décret de 1868 et à donner plus de droits à l'Etat, mais son principal intérêt serait de doter l'Espagne d'une législation minière unique et sans ambiguïté.

Le nouveau régime entreprendra sans doute de réglementer une matière aussi importante pour le développement économique du pays. (Cf. sur toute cette question l'ouvrage cité de M. Leseur, la bibliographie qu'il y donne, et aussi Sanchez Ocaña : *Nueva Legislación minera*, 1905).

CHAPITRE V

Industries de transformation.

Les industries espagnoles peuvent être divisées en deux groupes : celui des industries qui s'adonnent simplement à satisfaire aux besoins généraux du pays sans se préoccuper — ou accessoirement — de l'exportation (elles sont disséminées un peu partout dans la Péninsule ; ce sont la meunerie, la sucrerie et aussi la soierie) et celui comprenant les industries qui travaillent principalement pour le marché international et qui ont pour caractéristique une localisation assez précise ; ce sont avant tout la sidérurgie de Biscaye et l'industrie textile de la région Barcelonaise.

. Tandis que les premières n'ont ressenti les effets de la guerre que dans ce qu'ils eurent de général (hausse des prix et des salaires, etc...), les secondes ont subi profondément l'influence du bouleversement qui accompagna, puis suivit les hostilités.

*
* *

La fermeture des marchés d'exportation a fait éprouver brutalement à l'Espagne l'insuffisance de son industrie sidérurgique.

Elle a fait pour y parer un sérieux effort dont on peut attendre les meilleurs résultats par suite de

l'impulsion donnée à l'extraction des combustibles nationaux. C'est naturellement dans la région basque, auprès des centres de production du minerai, que l'on peut constater les plus grands progrès. Un grand nombre de nouvelles sociétés métallurgiques s'y sont créées et les Sociétés déjà existantes ont développé et modernisé leurs installations. Dès 1916, pour faire face à la double crise occasionnée par la réduction de l'exportation du minerai et l'impossibilité d'exporter des produits fabriqués, l'industrie basque s'organise activement : à Sagonte on inaugure un haut-fourneau pouvant produire 170 à 180 tonnes par jour; au Ferrol et à Bilbao des sociétés se fondent pour la construction des pièces de forges et du matériel de traction; la grande société sidérurgique des Hauts-Fourneaux de Biscaye, la plus importante d'Espagne, transforme ses installations. Enfin, on résumera l'importance du mouvement en signalant qu'en 1917 se sont créées 18 sociétés nouvelles, représentant un capital de 104 millions de pesetas.

Les résultats ont récompensé les industriels de leurs efforts. Alors que la production totale de fer, acier et fonte pour l'ensemble de l'Espagne était tombée en 1914 à 382.044 tonnes, la seule région de Biscaye trouvait moyen de produire, en 1917, 294.000 tonnes d'acier et, comme un progrès économique vient rarement seul, l'industrie espagnole a tenté avec succès de résoudre à son avantage le problème des fers spéciaux (notamment les fers manga-

nèse et les fers suédois) nécessaires à la fabrication de l'acier.

Le besoin de fer manganèse n'excédant pas 3.000 à 4.000 tonnes peut être facilement couvert par la production nationale, étant données les réserves importantes de manganèse situées dans les provinces de Huelva et de Murcie notamment; et pourtant, au début de la guerre, l'Espagne, tributaire de l'étranger pour ce produit, en a vu monter le prix de 312 pesetas la tonne en 1923 à 2.000 pesetas en 1917. L'excès même du mal a stimulé les efforts des industriels et, grâce aux installations réalisées près des centres de production et en Biscaye, la sidérurgie espagnole peut se passer maintenant du concours onéreux de l'étranger.

Un effort parallèle très intéressant a été fait pour suppléer au défaut de fer au coke — importé jusqu'ici de Suède — par une entreprise créée à Nevia de Lueca dans les Asturies qui remplace le coke par un charbon de bois obtenu en carbonisant les bruyères de montagnes.

La sidérurgie espagnole ne cesse de s'étendre en importance et aussi géographiquement. Débordant le pays basque, où il s'était manifesté tout d'abord, le mouvement a gagné la Galice ; puis un nouveau centre industriel a été créé sur les bords du Golfe de Valence par l'accord de deux puissantes sociétés industrielles : la « Compagnie sidérurgique de la Méditerranée » et la « Compagnie minière de la Sierra Menera, »

L'activité de la sidérurgie espagnole au cours des années de guerre est suffisamment indiquée par le pourcentage élevé des dividendes distribués par la majorité des compagnies. La comparaison des dividendes pour les années 1913-1915 et 1917 est instructive. Les « Atos Hornos » donnèrent 15,15 et 20 0/0; la « Basconia » 0,6 et 11; la « Duro Falguera » 0,3 et 11; la « Nueva Montaña » 0,0 et 10; La « Fabrica de Mieres » 5,5 et 15 etc...

D'après les dernières statistiques, il existe actuellement dans la Péninsule 211 fourneaux de toutes catégories en activité, répartis entre 15 Compagnies, qui utilisent une force hydraulique d'environ 2.000 HP, une force-vapeur de 53.000 HP et une force électrique de 24.000 HP. Ces 15 Compagnies emploient environ 12.000 ouvriers.

Le capital-actions investi dans ces entreprises se monte à 215 millions de pesetas et le capital-obligations à 67 millions.

Quelle fut maintenant la tenue de cette industrie qui devait tant à la guerre lors du rétablissement de la paix et surtout lors de la crise générale de 1920-21? On peut la résumer en ces mots : baisse générale des prix, diminution assez légère de la production pour les grandes entreprises. Voyons donc quelques chiffres. Voici ceux de la « Sociedad Altos Hornos de Vizcaya. » Cette usine possède 4 hauts-fourneaux dont trois seulement restèrent allumés en 1920 et deux en 1921, deux convertisseurs Besse-

mier, un four Siemens, un four électrique et 6 trains de laminoirs.

Produits	1920		1921	
	Tonnes	Valeurs	Tonnes	Valeur
Fer au coke.....	110.500	33.150.000	117.451	28.188.240
Aciers :				
Lingots Besseiner	92.566	33.323.760	101.428	30.428.400
— Siemens.	9.352	3.360.720	9.670	2.871.000
— au four				
électrique au car-				
bone	7	4.200	21	11.340
Lingots silice.....	268	160.800	9	4.860
— nickel....	»	»	3	1.620
Fers au marteau	842	757.800	477	419.760
Fers et aciers				
laminés	62.872	39.609.360	13.381	37.394.790

La situation est un peu moins bonne mais encore assez bien soutenue dans les usines de moindre importance. La « Fabrica de Sestao » possède un haut-fourneau qui travailla sans arrêt en 1920-21. Un autre haut-fourneau est en construction. Sur ses 194 fourneaux à coke 122 travaillèrent en 1920-21; sur ses 8 fours Siemens cinq restèrent allumés en 1920 et 4 en 1921.

Pour la « Sociedad Anonima Basconia », la production se maintient pour les lingots, mais fléchit pour les aciers semi-ouvrés. Cette usine possède 3 fours Siemens, 19 fourneaux pour le laminage, 2

fours de recuisson. En 1920 et 1921 deux Siemens et tous les autres fours travaillèrent. Situation moins bien soutenue dans la « Sociedad Santa Ana de Bolueta » qui possède deux hauts-fourneaux au charbon végétal, six fourneaux à puddler, deux trains de laminage, un four Martin-Siemens. Tous travaillèrent en 1920 et jusqu'au 12 Août 1921 moment où presque toute la production fut arrêtée.

La « Fabrica purísima Concepción », spécialisée dans la fabrication du charbon végétal, possède 3 hauts-fourneaux au charbon végétal. Tous les trois travaillèrent en 1920 et deux seulement, en partie, pendant 1921, mais la diminution sur la valeur de la production ne fut pas aussi forte que la baisse de tonnage : en 1920 l'usine produit 6.000 tonnes valant 1.700.000 pesetas; en 1921 4.300 tonnes seulement valant 1.247.000 pesetas et l'on peut espérer que cette usine, en accroissant sa production après la crise, contribuera à affranchir le marché espagnol des fers suédois.

La « Sociedad anonima Echevarria » surmonte aussi la crise. Elle a allumé en 1921 un haut-fourneau; elle possède, en outre, un four Siemens qui travailla en 1920 et 21, un four électrique qui chôma en 1920, trois fourneaux de réchauffe, deux fourneaux de recuisson et un de cémentation qui travaillèrent tous en 1920 et 1921.

Ainsi, dans l'ensemble, alors que toute l'économie mondiale était bouleversée par une grave crise,

la sidérurgie espagnole a trouvé moyen de maintenir les résultats acquis pendant la guerre.

Pendant la même période, l'exportation a beaucoup diminué. L'exportation des fers et aciers d'Espagne en 1921 fut seulement de 3.866 tonnes métriques en comptant les lingots et ferrailles, contre 24.921 en 1920 et 13.025 en 1919.

Par contre, en 1921, les importations de fer se montèrent à 266.491 tonnes de fer et acier, ce qui représente sur 1920 une augmentation de 51 0/0 et 220 0/0 sur 1919.

Que faut-il en conclure sinon que les produits de la sidérurgie trouvent un marché de plus en plus étendu dans la Péninsule. Souhaitons à l'industrie espagnole d'y pourvoir un jour par ses seules forces. C'est le désir de l'opinion publique espagnole qui commence à se rendre compte du rôle primordial que la métallurgie est appelée à jouer dans l'économie nationale. On lit dans « Informaciones » du 2 mars 1923 :

« De même que la hausse et la baisse des fonds publics à la Bourse est le baromètre de la politique économique, la production de la fonte, du fer et de l'acier est aujourd'hui le baromètre le plus sûr et le plus exact de l'industrie et du commerce d'une nation. »

Et l'auteur de cet article adjure les gouvernants de mettre en valeur ces richesses qui pourront placer l'Espagne à un rang honorable parmi les grandes nations industrielles :

« Nous avons coutume de nous plaindre de la petitesse, de la pauvreté de notre industrie et de notre commerce extérieur sans nous arrêter à en considérer les causes. Nous possédons les mines de houille et de fer les plus riches et les plus abondantes peut-être d'Europe. Dans ces conditions, n'allons-nous pas utiliser les derniers progrès de la science pour exploiter notre richesse sidérurgique et alimenter de ses produits les autres industries naissantes ? »

*
**

L'industrie textile est une de celles à qui la guerre de 1914-18 a particulièrement profité. Elle avait subi après la guerre de Cuba un choc dont elle n'avait pu se relever. La politique suivie par les industriels catalans n'était d'ailleurs pas de nature à faciliter le relèvement : au lieu de limiter la production ou d'en améliorer les conditions ils n'eurent qu'un seul but : favoriser à tout prix l'exportation afin d'écouler les stocks, à tout prix, c'est-à-dire en augmentant formidablement le prix de vente sur le marché intérieur. Ce dumping fut une erreur mais la guerre vint qui sembla lui donner raison et les industriels catalans restent persuadés de l'excellence de la méthode.

On peut dire que la Catalogne a monopolisé l'industrie du filage et tissage des cotons et laines à son profit.

A l'heure actuelle, l'industrie cotonnière espagnole compte 2.300.000 métiers à filer dont

2.200.000 se trouvent en Catalogne, 60.000 à Malaga et les 40.000 restants dans les provinces cantabriques. Pour tisser ce coton filé, l'Espagne dispose de 55.000 métiers à tisser dont la Catalogne possède 48.000. Des 96.871.612 kilogrammes de coton que l'Espagne a importés en 1917 92.957.400 restèrent en Catalogne de sorte que l'industrie cotonnière catalane représente 96 0/0 de l'ensemble. L'industrie cotonnière est répartie dans toute la région de Barcelone.

Au cours de la guerre, les manufactures de coton ont travaillé extraordinairement, l'exportation ayant considérablement augmenté. De 50.325.080 pesetas en 1913, elle passe à 155.087.972 pesetas en 1915 pour retomber à 130.300.060 pesetas en 1917 et 119.108.020 en 1920. Mais il convient d'observer la souplesse et l'énorme capacité de production de l'industrie cotonnière catalane qui, en 2 ans, a pu augmenter de 230 0/0.

L'industrie de la laine qui fut autrefois la plus importante est tombée au second plan, se concentrant spécialement dans les villes de Sabadell et Tarrasa. L'industrie lainière de Sabadell compte 66.200 métiers à filer la laine, 56.500 à filer l'estame, 3.600 à tordre la laine, 19.800 à doubler l'estame, 1.392 grands métier; à tisser et 618 petits; 65 0/0 des métiers à filer à l'estame se trouvent à Sabadell. Moins importante, Tarrasa n'en comprend pas moins 112.000 broches à filer la laine et l'estame, 1.500 métiers à tisser la laine et 215 machines à peigner.

Dans l'ensemble, l'industrie catalane de la laine

et de l'estame occupe 395 fabriques comptant 19.680 ouvriers et produit annuellement une valeur de 549.169.175 pesetas.

L'exportation espagnole d'articles de laine qui est pour 78 0/0 d'origine catalane a passé de 19 millions en 1912 à 107 millions en 1919, c'est-à-dire à sextuplé.

Ces quelques chiffres donnent une idée de l'essor pris pendant la guerre par cette industrie si importante pour l'avenir économique de l'Espagne. (1).

La crise de 1920-21 n'a pas épargné l'industrie textile. Beaucoup de fabricants avaient vu trop grand ; le dégonflement brusque des prix provoqua l'accumulation des stocks, le chômage, des troubles sociaux et une catastrophe bancaire comme nous aurons l'occasion de le constater à la fin de cette étude.

A l'heure actuelle, l'industrie catalane n'a pu encore reprendre le travail à plein rendement malgré la protection qu'elle s'est assurée contre la concurrence étrangère ; c'est qu'en effet le principal

(1) D'après la « Revista Nacional de Economía (T. IX. N° 28. 1921), on estime qu'il n'est pas exagéré de compter 200.000 ouvriers employés dans cette industrie. Si l'on suppose un rendement utile de 5 pesetas par jour pour chaque ouvrier (chiffre réduit) l'on obtient un gain journalier de 1 millions de pesetas soit 300 millions par an. En comptant les commerçants de gros et de détail, les voyageurs nationaux et étrangers occupés à cette industrie on peut estimer à 1 million le nombre total des personnes intéressées à la prospérité de l'industrie textile.

débouché des tissus catalans est le marché intérieur, constitué en grande partie par la consommation des classes paysannes Or, en 1922, l'agriculture a souffert d'une crise aigüe due à la baisse des produits de la terre.

Mais cette crise même a un bon côté ; elle provoquera en définitive un retour à des conditions plus normales. Pendant les années de guerre, la loi de l'offre et de la demande se trouva virtuellement suspendue : le fabricant imposant son prix tyranniquement et sans appel. Le résultat ce fut la spéculation exagérée et la crise. Aujourd'hui le commerçant et le consommateur veulent avoir de nouveau voix au chapitre et les producteurs doivent se persuader que, même à l'abri de hautes barrières douanières, ils doivent faire effort pour produire bien et bon marché.

Pour arriver à cela, deux mesures semblent s'imposer : la réforme des méthodes de production et l'implantation en Espagne de la plus importante matière première de l'industrie textile : le coton.

Disons un mot de l'une et l'autre de ces deux mesures.

Tout d'abord en maintes usines l'outillage aurait dû être renouvelé à l'aide des gros bénéfices réalisés pendant la guerre. En outre, la production n'est pas organisée rationnellement.

« Notre impression est qu'en général règne dans l'industrie textile cotonnière de Catalogne une tendance à la fabrication encyclopédique, c'est-à-

dire à produire des articles très divers dans la même fabrique ; en un mot on observe peu de spécialisation ce qui a pour conséquence une moindre perfection dans le travail et plus spécialement un moindre rendement des machines et de la main-d'œuvre, cause de désavantage quant à la qualité et aux prix pour nos produits par rapport aux produits similaires de l'étranger. »

« On observe également que l'industrie catalane est très divisée, on pourrait dire que sur de larges secteurs elle est atomisée. Les grandes usines sont très peu nombreuses et ne sont pas supérieures en importance aux usines moyennes de l'étranger ; par contre, les petites fabriques, où les frais généraux sont proportionnellement très élevés, abondent. (F. Bernis. Fomento de las exportaciones p. 155).

En un mot, il n'y a pas de spécialisation entre les usines ni à l'intérieur des usines.

Il est à déplorer, d'autre part, que, le sol de l'Espagne pouvant produire assez de coton pour approvisionner l'industrie nationale, celle-ci se voie obligée d'importer presque tout le stock nécessaire de l'Amérique du Nord.

L'Etat a un intérêt capital dans cette production, non seulement du point de vue économique mais encore pour ne pas dépendre de l'étranger pour un produit nécessaire à la défense nationale.

La foire d'échantillons de Saint-Sébastien (d'octobre 1922) a démontré suffisamment que les

cotons produits à Séville sont d'une qualité inférieure à ceux importés des Etats-Unis.

Les chiffres suivants indiquent l'importance du problème de coton pour l'Espagne.

Au cours des 12 mois compris entre le 1^{er} septembre 1921 et le 31 août 1922 le port de Barcelone a reçu :

D'Amérique du Nord.....	313.226	balles
— „ latine	3.842	—
Des Indes.....	40.453	—
D'Egypte	18.450	—
De divers pays.....	809	—
Total.....	376.780	—

(Au cours des 12 mois compris entre le 1^{er} septembre 1913 et le 31 août 1914, le port de Barcelone avait reçu 388.486 balles de coton).

L'Espagne doit s'affranchir de ce tribut. Elle le peut et déjà s'est engagée dans la voie des réalisations : le 30 mai 1923, le roi accordait audience au délégué de la « Catalana Agricola Algodonera », D. Juan Olivert, en présence du ministre de Fomento, M. Gasset, pour entendre le délégué lui parler des projets de l'Association sur la culture du coton en Andalousie. L'entrevue eut pour résultat la rédaction d'un décret royal demandant aux Cortès un crédit de 10 millions de pesetas que la Catalana destinerait à encourager les agriculteurs andalous à la culture du coton.

D'après l'opinion des techniciens, la région andalouse est capable de donner une production suffisante pour approvisionner l'ensemble de l'industrie textile espagnole. On peut en effet compter arriver d'ici à quelques années à une production de 400.000 balles de coton d'une qualité bien supérieure à celle du coton américain, pourvoyeur presque unique du marché espagnol.

*
* *

La guerre n'a pas eu seulement pour résultat de donner un coup de fouet aux principales industries de transformation existant déjà en Espagne (1), elle a provoqué encore la création d'industries nouvelles, principalement pour suppléer à l'arrêt des importations allemandes. C'est ainsi qu'à Barcelone se sont établies des fabriques de jouets en drap et celluloïd, des usines pour la préparation de papiers et produits photographiques. Un effort a été fait également pour parer au manque de produits chimiques et notamment tinctoriaux.

Les produits de l'industrie chimique ont été de ceux qui manquèrent à la Péninsule dès le début de

(1) En dehors de la sidérurgie et de l'industrie textile dont nous venons d'indiquer le développement, les industries de transformation les plus favorisées par la guerre ont été la fabrication du ciment qui passe de 700 à 1.600 tonnes entre 1913 et 1917 ; des peaux tannées, de 500 à 5.000 ; des chaussures de 514 à 3.000 ; des instruments scientifiques de 800 pièces à 77.000.

la guerre, chaque état réservant pour lui une production dont une grande partie était affectée à des usages militaires. Il était donc naturel que l'Espagne, qui dispose de tant de matières premières propres aux élaborations chimiques, tentât d'établir un laboratoire indépendant de l'étranger. Les résultats cependant n'ont été qu'assez médiocres. Il faut attribuer ce fait au manque du personnel et l'expérience nécessaires pour mettre sur pied une industrie très délicate.

C'est ainsi qu'étant donné la compacité et la qualité du charbon minéral de la Péninsule, le goudron de houille devrait fournir des colorants aussi parfaits que l'aniline et la garance de production étrangère. Cependant, de l'aveu des Inspecteurs du Travail (Los Inspectores del Trabajo — 1919) les teintures produites par les usines de Barcelone, de Biscaya, de Santander, de Logroño ont dû être abandonnées : elles étaient caustiques et de durée éphémère. La paix revenue, la lutte n'a pu être soutenue contre la concurrence étrangère.

Le traitement des matières grasses animales et végétales a subi un sort plus favorable par suite des facilités que trouva cette industrie à se procurer les matières premières à bon compte. Les usines Solway de Torre la Vega traitent des composés de sodium dont le rendement est évalué à 23 0/0 en soude pure et les prix peuvent être maintenus au-dessous des prix français eux-mêmes.

Par suite du manque de transport d'une part et

des prohibitions gouvernementales d'autre part, la fabrication des colles, gélatines et engrais a périclité pendant la guerre et l'Espagne se voit obligée d'avoir recours à l'étranger.

C'est auprès des grands centres industriels qu'on a essayé naturellement d'implanter une industrie chimique indigène. Dans la région de Barcelone on a tenté sans grand succès de trouver des succédanés aux produits pharmaceutiques étrangers. Une fabrique de produits tanniques s'est constituée à Gardia et une fabrique d'acide nitrique à Lérida.

Dans la région de Santander, plusieurs usines s'occupent de la fabrication du savon, de la glycérine, du sulfate de calcium, du chlore-électrolytique; mais tous ces produits sont entièrement absorbés dans le pays et il semble difficile d'étendre davantage ces intéressantes tentatives.

Logroño fabrique également quelques produits pharmaceutiques tels que les phosphates de chaux purs.

A Valence, une usine prépare le phosphore.

A Cuenca, par suite des difficultés mises à l'exportation du vin une industrie chimique assez importante s'est fondée pour la fabrication des alcools.

Enfin, la « Industria Quimica de Saragoza » exploite dans la province de Teruel trois mines de soufre et une fabrique de produits chimiques; cette Société donne une moyenne de 15 à 16 tonnes par jour d'acide sulfurique et 2 à 2,300 tonnes de sulfate de soude d'excellente qualité. Cette industrie qui

était dans une situation difficile avant la guerre est actuellement fort prospère.

Mais c'est là une exception, et combien minime !

Dans l'ensemble, les créations de guerre dans l'industrie chimique comme dans l'optique ont été artificielles. Ce n'est pas jusqu'à nouvel ordre dans les industries particulièrement délicates et spécialisées que l'activité espagnole peut triompher mais bien dans la fabrication d'articles qui exigent un personnel peu spécialisé et peu d'expérience technique. Pour ce genre de production en effet, l'Espagne possède deux gros avantages : elle a chez elle la matière première et une main-d'œuvre relativement bon marché.

« Il est indéniable que nous ne pourrions entrer en concurrence pour certains articles qui sont une spécialité pour les nations européennes qui ont pris part à la dernière guerre, mais il est évident que nous avons fait de grands progrès dans bon nombre de travaux industriels. Tout le secret consiste à savoir distinguer et choisir en s'adonnant aux industries dans lesquelles, par suite de conditions naturelles ou de traditions, nous sommes en mesure de lutter avec les étrangers. » (*Progreso económico de España. Revista industrial y financiera*, 5 août 1920.)

Parmi ces industries favorisées par les conditions naturelles ou la tradition, il faut, nous semble-t-il, réserver les premières places à l'industrie minière, à la métallurgie et à l'industrie textile.

CHAPITRE VI

Industries électriques.

Si, dans plusieurs domaines, l'Espagne a montré quelque nonchalance à suivre le progrès économique, il n'en est point de même pour tout ce qui touche à l'électricité et ses applications industrielles. Dès ses débuts, l'électricité a rencontré la plus grande faveur, tant parmi le monde industriel que parmi le peuple. (1)

« ... L'électricité a éveillé chez nos ingénieurs et nos hommes d'affaires, écrit M. C. Mendoza dans l' « Economista » du 1^{er} février 1919, une singulière attraction et une sympathie qui les ont poussés aux études et aux applications pratiques de l'électricité avec beaucoup de foi et d'enthousiasme. C'est un phénomène curieux. C'est la seule des applications modernes de la science pour laquelle l'Espagne soit à jour. Faisant sans difficulté un grand saut, on a passé partout de la lampe à huile à l'ampoule élec-

(1) Alors que de riches municipalités paysannes se refusent en France à faire installer l'électricité dans leur commune, on voit de maigres bourgades de Castille abondamment éclairées par les « bombillas ».

trique et à l'arc voltaïque, du manège à chevaux au moteur électrique. »

Ce goût pour l'électricité servira vraisemblablement à l'Espagne à rattraper son retard dans les diverses branches de l'industrie, car cette prédilection se trouve magnifiquement servie (ou causée) par la générosité avec laquelle la nature a doté la Péninsule en ressources hydro-électriques. Le développement des installations thermiques, en effet, au cours des dernières années n'offre rien de particulier — si ce n'est comme nous le verrons plus loin à titre d'adjuvant aux installations hydro-électriques pour la constitution d'un grand réseau national — et tout l'intérêt de la question, comme aussi tout l'effort de l'industrie espagnole se porte sur l'utilisation de ces réservoirs de force que sont les chutes d'eau. C'est pendant la guerre et surtout lorsque la crise qui suivit la guerre s'accrut, que l'on a compris en Espagne la nécessité de créer de nouvelles forces de production et c'est à partir de ce moment que prit corps l'idée de développer les immenses ressources hydro-électriques de la Péninsule.

« Les prix excessifs atteints par les charbons minéraux nécessaires pour la production de l'énergie thermique ont mis en relief l'importance des réserves inépuisables d'énergie hydraulique que la Nature nous offre avec prodigalité. » (ibid.)

Pour se rendre compte de la distribution des forces hydrauliques réparties sur la Péninsule, il

convient de se faire une représentation sommaire de son orographie.

Schématiquement, l'ensemble de la Péninsule ibérique constitue une sorte de tronc de pyramide irrégulière à quatre versants.

Le versant septentrional est représenté par la côte cantabrique et le bassin qui est aux pieds des Pyrénées ; il trouve son écoulement dans la Bidassoa ; tout ce versant a un régime de rivières torrentielles abondantes comme les pluies et les neiges qui les alimentent.

Le versant oriental, tourné vers la Méditerranée, est arrosé par les rivières Muga, Ter, Llobregat et par l'Ebre, fleuve important qui a, à l'étiage, un débit de 1.287 mètres cubes à Fontibre, 31.166 à Logroño, 111.066 à Saragosse et, à Maquinanza, après avoir reçu le Legre, 135.694. Les fleuves de ce versant au Sud de l'Ebre sont presque tous employés en canaux d'irrigation : le Furia qui arrose la huerta de Valence, les rivières de la huerta de Denia et le Segura pour la huerta de Murcie.

Le versant occidental, le plus important de la Péninsule, compte le Minho qui a 340 kilomètres dont 31 navigables ; le Douro avec ses 79.000 kilomètres carrés de bassin, grossi d'affluents comme le Pisuerga et l'Esla ; le Tage ; le Guadiana et le Guadalquivir, navigable jusqu'à Séville et bientôt jusqu'à Cordoue.

Le versant méridional ne comporte que des rivières courtes et rapides comme l'Almanzora.

Il n'a pas été fait encore d'inventaire officiel de la richesse de l'Espagne en houille blanche.

Selon les calculs de don Ramon Aguinaga, ingénieur des ponts et chaussées, ancien directeur du Canal Isabelle II, étant donné que la superficie de l'Espagne est de 492.921 kilomètres carrés, en admettant une moyenne pluviométrique de 500 millimètres, le volume d'eau reçue est de 246.640.500.000 mètres cubes, soit 7.818.363 litres à la seconde. Etant donnée l'altitude moyenne de 660 mètres au-dessus du niveau de la mer, si l'on pouvait utiliser toute l'eau tombée, on obtiendrait une force de 51.601.195 HP.

Une estimation un peu moins théorique nous est donnée par les chiffres des rapports du Congrès des Eaux, de Séville; les rivières espagnoles portent à la mer 1.500 mètres cubes d'eau par seconde; si bien que, grosso modo, en supposant une hauteur de chute moyenne de 500 mètres, la force produite dépasserait 8 millions de chevaux.

D'après M. Turano Muños :

« Si l'Espagne utilise ses énergies électriques, elle obtiendra une valeur équivalente à la consommation de 20 millions de tonnes de charbon pour satisfaire aux besoins actuels et pour développer ses industries. C'est-à-dire qu'elle peut arriver à avoir une industrie aussi puissante que l'Angleterre avec peu de combustible, en réservant le charbon pour obtenir la chaleur irremplaçable en certains cas. »

Les deux inventaires les plus complets de la

force hydro-électrique actuellement utilisée en Espagne sont dus à l'initiative privée, l'un est du directeur de la « Hidro eléctrica española », M. Urrutia, et l'autre du secrétaire de la « Unión Eléctrica », M. Gallego. Ils ne diffèrent pas sensiblement et l'on peut accepter que l'Espagne exploite actuellement au moins 600.000 HP. d'énergie hydro-électrique et 100.000 HP. d'énergie hydraulique directe, soit au total 700.000 HP. de houille blanche. (1).

Malgré l'incertitude des évaluations, il est évident que l'Espagne possède une énorme réserve de forces hydro-électriques.

(1) MM. Gallego et Urrutia ont également fait une estimation approximative de la puissance éventuelle des cours d'eau espagnols.

D'après M. Gallego, on pourrait attendre :

De l'Ebre et ses affluents...	1.300.000 HP.
Du Douro.....	900.000 —
Du Guadalquivir.....	750.000 —
Du Guadiana.....	370.000 —
Du Minho.....	250.000 —
Du Jucar.....	190.000 —
Du Segura.....	110.000 —
Divers	600.000 —
Total.....	5.100.000 —

D'après M. Urrutia, la force immédiatement utilisable est de 2 millions de kilowatt et pourrait être portée, à la suite de certains travaux de régularisation, à 5 millions, soit 7 millions de HP.

Voyons maintenant ce qui a été fait jusqu'à présent pour les mettre en valeur.

Entre 1914 et 1917 le développement de l'industrie électrique a été très rapide comme le prouvent les quelques chiffres suivants :

En 1914 on compte 110 installations exploitant un chiffre total de 281.490 HP.

En 1917 on en compte 170 utilisant ensemble 384.297 HP.

Depuis 1917 on n'a fait aucun travail d'évaluation qui permette d'avancer un chiffre exact mais on s'accorde à penser qu'il doit approcher de 700.000 HP.

Quant au capital investi dans l'industrie électrique, il est de 2 milliards de pesetas. Aucune autre industrie espagnole n'en réunit autant.

Parmi les Sociétés se consacrant à la construction du matériel électrique, il faut citer tout d'abord la « Société espagnole de Constructions électromécaniques » au capital de 25 millions de pesetas, dont les usines de Cordoue construisent les moteurs, dynamos et transformateurs jusqu'alors fournis par l'Allemagne et la Suisse. Plus jeune, mais presque d'une égale importance, « l'Ibérique de constructions électriques », créée en 1922, à Bilbao, au capital de 20 millions de pesetas, se consacre à la fabrication du matériel électrique et s'est notamment assuré la fourniture de tout le matériel nécessaire à l'électrification de la ligne de Pajares à Oviedo, (V. infra.)

Parmi les Sociétés qui ont créé des installa-

tions électriques pour remplacer l'usage de la houille dans leur industrie, citons la « Sota y Aznar », au capital de 100 millions, qui a créé pour ses hauts fourneaux de la province de Sagonte de puissantes usines de force électrique ; la « Compagnie navarraise d'engrais chimiques », qui utilise une chute de 8.000 HP. sur l'Ebre pour la fabrication des superphosphates.

Les Sociétés hydro-électriques qui se consacrent à la production de l'énergie sont pour le moment situées principalement dans le bassin de l'Ebre. La « Société productrice de forces motrices » (dont le siège est à Bilbao) exploite dans la province de Lérida les chutes du Rio Flamisell dont la puissance dépasse 24.000 HP.

Un consortium, fondé en 1920 par sept grandes sociétés d'électricité, s'est donné pour tâche d'exécuter l'aménagement des chutes du Cinca et du Cinqueta (70.000 HP.), du Torina (1.300 HP.), du Cores (16.000 HP.) et du Sil (60.000 HP.).

En 1921 ont été terminés les travaux de la chute de Camarasa où, grâce à la construction d'une prise de 92 mètres de hauteur (la plus haute d'Europe) sur le rio Noguera Pallaresa, la Société « Fuerza y Riegos del Ebro » a obtenu 36.000 HP. qui joints aux 4.800 de la Centrale de Pobla, aux 50.000 de la chute de Palarn et aux 56.000 de la chute de Serós font un total de 146.800 HP. qui transportés à 100.000 volts alimentent Barcelone et son centre industriel.

Parmi les autres firmes de quelque importance du bassin de l'Ebre on peut encore citer « l'Hidro eléctrica del Maestrazzo » à Tortosa qui distribue le courant aux provinces de Tarragone et de Castellon.

Hors du bassin de l'Ebre, on trouve notamment, près de Valence les chutes du rio Jucar qui pourront fournir aux industries de la région près de 60.000 HP.; dans la province de Pontevedra la chute du Rio Lopez (1.200 HP.) exploitée par la « Société d'électricité populaire » de Vigo ; en Biscaye les usines d'Elorrio ; mais l'entreprise la plus puissante dans l'avenir sera la Compagnie dite « Saltos del Duero » constituée en 1918 à Bilbao au capital de 150 millions pour exploiter la force hydraulique du Douro.

Le principal réservoir d'énergie hydro-électrique de l'Espagne est, en effet, le bassin du Douro. Il est donc naturel que les gouvernants comme les techniciens aient de bonne heure tourné leurs regards de ce côté. Mais le problème de l'utilisation des forces hydrauliques du Douro se complique d'une question internationale car le Douro qui prend sa source en territoire espagnol à son embouchure à Porto en territoire portugais et sert sur un assez long parcours de frontière aux deux Etats.

Le Douro est la veine centrale qui draine toute l'eau arrosant le plateau septentrional de l'Espagne. Il a 938 kilomètres de longueur dont 738 en Espagne et 200 en Portugal. Il reçoit en Espagne 14 affluents de droite et six à gauche. Il baigne les pro-

vinces de Burgos, de Valladolid, de Zamora et de Salamanque. Il constitue donc un système hydrographique de premier ordre. L'étendue totale de son bassin est de 99.565,02 kilomètres carrés dont 79.097,12 correspondent à l'Espagne et 20.407,90 au Portugal (selon les chiffres de la « Division hidrológica. »)

« Il garde en ses eaux, dit le « Sol » du 20 mai 1920, le secret d'une formidable transformation industrielle de notre pays. »

Mais cette richesse incluse dans les eaux du Douro ne suscite pas moins les convoitises du Portugal que celles de l'Espagne.

La dénivellation du lit du fleuve se produit en effet à la frontière hispano-portugaise. Sur le tronçon international, en face de Paradella, le Douro est encore à 596 mètres d'altitude, à Barca d'Alva il tombe à 176 mètres. La chute est donc de 420 mètres sur le trajet international. Dans quelle proportion les deux pays pourront-ils jouir de la force obtenue en captant cette puissance naturelle ? La répartition se fera-t-elle par moitié ? L'Espagne ne veut pas y consentir. Elle prétend que ses droits sont bien supérieurs à ceux du Portugal, alléguant, entre autres arguments, ce fait qu'elle possède 79,44 0/0 du total du bassin. Mais il y a un accord signé en 1912 entre l'Espagne et le Portugal, fixant les règles de l'utilisation industrielle des rivières limitrophes aux deux pays qui dit dans son article I :

« Les deux nations auront sur les tronçons frontières des rivières les mêmes droits, chacune

pouvant par conséquent disposer de la moitié du courant d'eau existant aux différentes époques de l'année... »

C'est précisément de ce régime que l'Espagne ne veut pas pour les chutes du Douro comme elle l'a bien fait entendre au cours de négociations entamées en l'été 1920 et qui n'ont pas encore reçu de solution. Le roi a témoigné récemment l'intérêt qu'il portait au grand projet hispano-portugais d'utilisation des chutes du Douro : à l'occasion du neuvième Congrès des Sciences qui s'est tenu à Salamanque le 25 juin 1923, il s'est en effet rendu sur les lieux mêmes des chutes et s'est longuement informé des plans d'utilisation de cette force formidable.

Tel a été l'effort de l'industrie électrique espagnole, effort d'autant plus remarquable que l'Etat, loin de le favoriser, n'a pu que l'entraver par sa législation maladroite.

On attend du nouveau régime une loi d'ensemble sur cette question capitale. Jusqu'ici les gouvernements, si l'on excepte la loi du 2 mars 1917, n'ont trouvé que des mots pour encourager l'industrie électrique.

On lit, en effet, dans la « Gaceta de Madrid » (décret royal du 31 décembre 1919) : « L'industrie hydro-électrique est une de celles qui ont le plus d'avenir et sans doute celle qui peut influer

davantage sur le développement de l'économie générale de l'Espagne. »

Cependant, il ne semble pas que le gouvernement ait fait de grands efforts pour mettre sa conduite d'accord avec cette conviction. Les principaux organes qui s'occupent du développement des ressources économiques de la Péninsule s'accordent pour lui reprocher son inertie ou ses tracasseries.

La « *Energia Electrica* » du 10 septembre 1922 écrit :

« En Espagne, l'industrie hydro-électrique s'est développée exclusivement par l'initiative des particuliers. » Faisant allusion au même fait « *El Fomento industrial y mercantil* » de Valence, écrit : « Qu'a fait l'Etat pour stimuler l'exploitation de la richesse hydraulique de la nation ? ... Absolument rien et maintenant qu'il voit l'importance de l'industrie hydro-électrique actuelle, avare et envieux, il entrave son développement. »

En effet, l'Etat en face du développement extraordinaire des industries électriques espagnoles n'a obéi qu'à un instinct de cupidité en rendant une série de décrets néfastes qui ont soulevé les protestations de tous les industriels intéressés ainsi que des étrangers qui possèdent des intérêts dans l'industrie électrique espagnole.

La dernière de ces mesures est un décret royal du 10 novembre 1922 modifiant l'article 3 du décret

du 14 juin 1921 sur les concessions de forces hydrauliques.

En voici l'économie :

Toutes les concessions de force hydraulique pour la production d'énergie seront accordées avec un caractère temporaire et leur durée sera, en général, de 65 ans à partir de la date de l'autorisation. Dans tous les cas, à l'expiration de la concession reviendront gratuitement à l'Etat, libres de charges, tous les éléments qui constituent l'entreprise.

Pour les entreprises d'une puissance inférieure à 200 HP ou destinées à une industrie purement privée, au lieu de revenir à l'Etat, la concession pourra être prorogée par périodes de 20 années moyennant le paiement d'une somme ou d'une redevance annuelle dont la forme et le montant seront fixés à l'expiration de la concession.

Cette législation qui n'est pas viable est, en outre, en contradiction avec l'art. 220 de la disposition générale sur les eaux du 13 juin 1879 qui a toujours force de loi. Il faut donc s'attendre à sa révision.

Il faut souhaiter également de voir les gouvernements à venir répudier, dans ce domaine encore, la politique ultra-protectionniste de leurs prédécesseurs: jusqu'à ces deux dernières années, les droits frappant le matériel électrique étaient si élevés qu'ils équivalaient à une prohibition en un moment où l'industrie espagnole était insuffisamment outillée pour pourvoir à ses propres besoins. Aussi l'industrie

électrique a-t-elle vu avec soulagement le gouvernement conclure, en 1922, une série d'accords avec les grandes puissances industrielles.

De même, une législation plus favorable à l'établissement en Espagne des capitaux étrangers ne manquerait pas de fournir un sérieux appui aux industries électriques.

Outre l'impulsion qu'il donnera à l'ensemble de la vie industrielle espagnole, le développement des installations électriques aura une heureuse influence sur l'exploitation houillère, à laquelle, bien loin de nuire, il rendra les plus grands services, dont le premier sera d'absorber les charbons de qualité inférieure qui ne peuvent économiquement supporter un voyage à longue distance, mais qui peuvent très bien se transformer en force électrique transportable à des centaines de kilomètres.

La solution du problème du transport de l'énergie électrique devra être cherchée, selon M. Carlos Mendoza, dans l'alliance des houilles blanche et noire. Il faudra pour cela « établir dans toutes les zones houillères de quelque importance de grandes centrales productrices d'électricité, utilisant à cet effet les charbons de faible rendement ou de vente difficile pour lesquels le prix de transport aux centres de consommation grève énormément le prix des calories qu'ils contiennent, et unir les grandes centrales électriques des centres houillers aux grandes centrales hydro-électriques des rivières, afin qu'elles se prêtent une aide mutuelle en construisant un ré-

seau général à très haute tension sur lequel on dérivera les réseaux de distribution à des tensions inférieures pour alimenter les zones de consommation. » « Economista », 8 février 1919.

Cette idée de la création d'un immense réseau organisé d'un seul tenant et couvrant toute la péninsule a rencontré le meilleur accueil parmi les techniciens et on peut espérer que le gouvernement ne s'en désintéressera pas. Au mois d'avril 1924, le Roi a reçu une commission d'ingénieurs qui, au nom de l'« Institut des Ingénieurs civils » et du premier Congrès national des ingénieurs, est venue lui présenter un semblable projet de réseau national pour la distribution de l'énergie électrique. Il s'agirait d'un réseau couvrant tout le territoire, constitué par des lignes polygonales et radiales, c'est-à-dire en forme de toile d'araignée, qui atteindrait environ 6.000 kilomètres.

Dans le tracé, on s'occuperait de suivre autant que possible les rivières et aussi les lignes de chemin de fer pour faciliter leur électrification plus tard. La réalisation de ce projet coûterait 200 millions de pesetas environ. Les bénéfices que l'on peut attendre de son exécution semblent justifier pleinement cette mise de fonds.

CHAPITRE VII

Transports intérieurs.

Lorsque Giotto et Andrea Pisano veulent inscrire dans un cartouche du campanile de Florence le symbole du Commerce, ils le représentent sous l'aspect d'un homme conduisant un chariot pesant tiré par deux chevaux, marquant par là la prédominance de la question du transport dans les échanges mercantiles. Ce symbole n'a pas cessé de représenter une profonde vérité et, de nos jours, il y a une relation plus étroite encore qu'au XIV^e siècle entre le progrès commercial et industriel d'un pays et le développement de ses moyens de transport. Or, sous ce rapport, la Péninsule n'est guère favorisée. Tous les économistes espagnols en conviennent.

« Nous devons reconnaître que la branche de notre activité économique la plus morte est peut-être celle des transports; mal qui affecte tous les aspects de la vie économique de la nation; il nous manque les chemins, les routes, les chemins de fer et les ports capables de rendre possible la circulation de matériaux qui sans cela ne se peuvent exploiter ». (Turano Muñoz... « Valors y fuerza de Espana ».)

Il est, en effet, trop exact que le manque de

moyens de transports bouleverse toute la vie économique de l'Espagne, mais il faut bien dire, à la décharge des Espagnols, qu'en peu de pays l'établissement des voies de communications est aussi malaisé.

Pour avoir une idée des difficultés que rencontre l'établissement des voies de communication, et particulièrement des chemins de fer, il convient de se représenter l'ensemble du relief de l'Espagne. Des 583.500 kilomètres carrés qui mesurent son extension totale, on en compte :

227.000 à une altitude comprise entre 0 m. et 500 mètres;

264.500 à une altitude comprise entre 500 et 1.000 mètres;

92.000 à une altitude supérieure à 1.000 mètres.

L'altitude moyenne du sol espagnol est de 660 mètres, ce qui fait de l'Espagne le pays le plus élevé de l'Europe après la Suisse (1.300 mètres).

Mais le sol de l'Espagne n'est pas seulement élevé, il est très accidenté. Au nord, la chaîne des Pyrénées plus élevée en moyenne que les Alpes, au sud la Sierra Nevada avec des sommets de plus de 3.000 mètres comme le Mulhacen (3.841 mètres).

Le centre de la Péninsule constitue une plateforme de 600 mètres d'altitude moyenne qui forme une sorte de péninsule secondaire à l'intérieur de la principale. En effet, si le niveau de la mer s'élevait de 500 mètres, les vallées de l'Ebre et du Guadalquivir seraient presque entièrement submergées; la moitié occidentale des vallées du Tage et du Guadiana dis-

paraîtraient aussi et il n'émergerait qu'une péninsule : la plateforme centrale unie au continent européen par le seul isthme étroit des provinces basques.

L'ensemble de la péninsule a deux versants principaux : l'un vers l'océan, l'autre vers la Méditerranée. Le versant de l'Atlantique est en pente assez douce, mais c'est le Portugal qui l'occupe pour la plus grande part. Le versant méditerranéen, au contraire, a une inclinaison brutale. La ligne qui sépare le versant de la Méditerranée de celui de l'Atlantique forme une sorte d'S gigantesque dont l'extrémité N.E. serait le cap de Creus, en suivant les Pyrénées, la cordillère ibérique pour l'inflexion centrale et la cordillère pénibétique jusqu'à la pointe de Tarifa pour la courbe inférieure de la lettre. La ligne de montagnes qui divise l'Espagne en ses deux versants a une pente si vive l'Espagne en ses deux versants a une pente si rapide du côté de la Méditerranée que l'on peut la compléter, et ne lui laissant de communication qu'avec l'ouest. Les communications du centre avec le littoral sont donc relativement faciles d'Est en Ouest, plus difficiles vers la Méditerranée par le bassin de l'Ebre et très difficiles vers toute autre direction. Or, le Portugal séparant l'Espagne de la zone maritime la plus accessible du centre de la Péninsule, l'Espagne se trouve avec un littoral très étendu sans autre communication facile que la vallée du Guadalquivir.

Le versant occidental se trouve divisé en cinq failles inégales par quatre systèmes de montagnes. Ce sont les grands bassins du Guadalquivir, du Gua-

diana, du Tage et du Douro et, enfin, au Nord, une étroite faille tournée vers la mer cantabrique, limitée par le prolongement de la chaîne des Pyrénées qui prend le nom de cordillère cantabrique. Cette division en cinq failles et quatre chaînes principales donne une idée de la difficulté des communications nord-sud sur ce versant, entre la région industrielle de la côte cantabrique et la région agricole d'Andalousie.

Cette description du relief de l'Espagne, quoique brève et schématisée, suffit à commander l'indulgence lorsqu'on juge les insuffisances du réseau ferré et routier espagnol, surtout si l'on prend garde que la France qui n'a guère qu'un seul massif intérieur n'en a pas encore assuré de façon bien satisfaisante la traversée.

Mais quelle que soit la part de la nature ou celle de l'incurie du gouvernement et des particuliers, le mal n'en est pas moins grand.

« La cherté de la vie subsiste dans presque toute la Péninsule parce qu'on ne peut transporter les denrées à l'intérieur. Le sucre coûte 1 peseta 15 dans les ports et 2 p. 20 le kilo à Madrid. Il en est ainsi pour beaucoup d'autres articles. C'est à peine si l'on trouve de l'essence à Madrid et il y en a dans les provinces ». (« Epoca », 13 janvier 1921).

Les routes.

Il est peut-être imprudent d'affirmer comme l'a fait M. E. Massard, délégué au Congrès international de la route de Séville (« Matin », 5 mai 1923), que « l'Espagne est certainement le pays où les chemins sont dans le plus mauvais état, et où il y a le moins d'automobiles », mais il est certain qu'elle ne possède pas un réseau suffisant pour ses besoins.

Avec beaucoup moins de voies ferrées que la France, l'Espagne a aussi trois fois moins de routes. D'après la « *Reseña geográfica y estadística de España* » de 1914, l'Espagne possédait, au 1^{er} janvier 1910, 7.161,927 kilomètres de routes dites de premier ordre; 10.929,734 de second ordre; et 25.221,204 de troisième ordre.

En Espagne, comme dans la plupart des pays d'Europe, les routes ont été construites presque toutes d'après le plan suggéré par les nécessités d'il y a un siècle ou plus. C'est donc un organisme qui ne répond plus aux besoins actuels caractérisés par un énorme trafic de marchandises et le développement du tourisme automobile.

Le centralisme espagnol, qui a si souvent nui au développement économique de certaines régions, n'a malheureusement pas exercé son influence sur la construction du réseau routier. Le régionalisme le plus étroit a présidé à cette construction. On ne s'en est pas trop inquiété à la fin du XIX^e siècle parce que le rôle de plus en plus important de la voie ferrée re-

léguaît au second plan celui des routes, mais l'automobile a remis en évidence le rôle capital des routes.

Or, le réseau des routes espagnoles ne peut répondre aux besoins actuels. Il y a peu de grandes routes correspondant à nos routes départementales ou nationales, mais il y a une abondance de chemins vicinaux, défoncés par les chars à bœufs, réunissant les divers champs et les maisons paysannes.

La première réforme à opérer est la suppression des zigs-zags faits par les chemins, entre deux grands centres, pour desservir tous les villages intermédiaires plus ou moins dispersés. Il faut un réseau de voies droites entre les villes importantes.

Si le tracé des routes espagnoles laisse à désirer, leur mode de construction est aussi très défectueux. L'entretien est laissé le plus souvent à l'initiative privée et il s'effectue selon les procédés rudimentaires d'il y a un siècle, si bien qu'en hiver les voitures s'enlisent et en été soulèvent des nuages de poussière.

Depuis que le roi a marqué la faveur que l'on sait au sport automobile, le service des routes s'est occupé de tracer certaines pistes excellentes comme celle qui va de la capitale à Saint-Sébastien.

Les industriels de Biscaye se sont mis également à pratiquer avec ferveur le tourisme automobile et dans toute la Navarre on trouve un réseau de pistes excellentes. Il en va de même dans toute la Catalogne où depuis une dizaine d'années s'est construit un réseau de routes suffisant. Mais tout cela ne constitue pas un ensemble. Ces îlots restent sépa-

rés par d'immenses étendues extrêmement difficiles à parcourir et l'on est encore loin du réseau national que l'Espagne moderne se doit de posséder.

Cependant, la route rend de grands services en Espagne. Elle supplée aux insuffisances du réseau ferré. Un grand nombre d'entreprises de transports automobiles se sont créées au cours des quinze dernières années pour opérer, par route, la soudure entre deux points desservis par le chemin de fer, mais non reliés entre eux, ou pour éviter un long et coûteux détour par la voie ferrée. L'exemple le plus typique est celui du service automobile établi de Cuenca à Utile en attendant la réalisation toujours retardée du chemin de fer direct Madrid-Valence. On peut citer encore les services de San-Fernando à Algesiras, de Grenade à Motril et de Motril à Malaga, d'Avila à Salamanque par Peñaranda, d'Avila à Ségovie et de Ségovie à l'Escorial, de Soria à Burgo de Osma qui épargne le détour par Coscurita, etc... Ces services ne disparaîtront vraisemblablement pas, même après la réalisation des voies ferrées auxquelles ils suppléent, et dans certaines régions très accidentées, l'automobile restera longtemps le seul moyen de transport possible.

C'est le cas par exemple de la province de Lérida qui possède 18 lignes de transports automobiles d'une longueur de 4.631 kilomètres ; et il en va de même à peu près dans la région de Salamanque.

C'est pourquoi la route, trop négligée à la fin du XIX^e siècle, reprend de l'importance et devra re-

tenir l'attention de ceux qui élaboreront et tenteront de réaliser les projets de réorganisation économique de l'Espagne.

Les chemins de fer.

C'est un lieu commun et un sujet facile de plaisanteries que l'insuffisance du réseau ferré espagnol. Il est certain qu'en comparant une carte des chemins de fer de l'Espagne avec les réseaux des nations de l'Europe centrale, on distingue à première vue l'infériorité du réseau espagnol; mais nous avons déjà signalé les causes orographiques qui s'opposent à l'établissement des voies de communication. Revenons-y une dernière fois à propos des chemins de fer en indiquant seulement que, sur les lignes les mieux tracées, les rampes de 15 millimètres sont très fréquentes, celles de 25 à 30 nombreuses et qu'on rencontre beaucoup de courbes de 800 mètres de rayon, alors que dans le reste de l'Europe les pentes ne dépassent guère 8 millimètres et les courbes ont toujours moins de 500 mètres. C'est ainsi qu'on a déterminé que la ligne MMadrid-Irun qui a une longueur réelle de 642 kilomètres équivaut à une longueur virtuelle de 1.324 kilomètres en ligne horizontale, tandis que la ligne française Paris-Hendaye qui a 815 kilomètres équivaut à une longueur virtuelle de 1.200 kilomètres seulement. La comparaison de la ligne Madrid-Port-Bou à la ligne Port-Bou-Paris révèle des résultats analogues.

Si l'on ajoute à cet obstacle capital ceux que

représentent la faible densité de la population et les difficultés d'ordre politique et économique qui retardèrent (1) la construction au XIX^e siècle, on sera tenté d'admirer l'effort de l'Espagne qui, avec de très faibles disponibilités, a pu construire en 70 ans 12.000 kilomètres de chemins de fer. Ceci dit, on se sent plus à l'aise pour émettre des critiques, qui sont nombreuses. Ce qui existe ne suffit pas aux besoins actuels du pays.

Alors qu'en France on compte par 10.000 kilomètres carrés 874 kilomètres de voies ferrées, en Allemagne 1.007, en Angleterre 1.180 et en Belgique 1.623, on n'en compte que 298 en Espagne. Mais ce n'est pas seulement d'être trop peu dense que souffre ce réseau. Il manque de logique. Le centre n'est souvent uni que par des lignes tortueuses à la périphérie et les régions maritimes sont mal reliées entre elles. Il y a donc beaucoup à faire pour rendre ce réseau suffisant et cohérent. Or, qu'a-t-on fait depuis une dizaine d'années? Des projets. C'est à peu près tout.

Entre 1914 et 1917 presque rien n'a été fait. Dans la période de cinq années comprise entre 1917

(1) L'Espagne est en effet restée fort en retard. Voici, dans l'ordre chronologique, les dates d'inauguration des premiers chemins de fer dans les principaux pays : Angleterre, 27 septembre 1825 ; Autriche, 30 septembre 1828 ; France, 1^{er} octobre 1828 ; Etats-Unis, 28 décembre 1829 ; Belgique, 3 mai 1835 ; Allemagne, 7 décembre 1835 ; Russie, 4 avril 1838 ; Italie, septembre 1839 ; Suisse, 15 juillet 1844 ; Espagne, 24 octobre 1848.

et 1922 le réseau s'accroît péniblement de 346 kilomètres, c'est-à-dire de quelques 69 kilomètres par an : en 1918, 22 kilomètres de voie ferrée s'ouvrent à l'exploitation, chiffre qui s'élève à 92 l'année suivante pour retomber à 13 en 1920. En 1921, la construction reprend un peu (86 kilomètres) et, en 1922, 132, portant le total du réseau (voie large et voie étroite) à 16.020 kilomètres.

Les projets d'amélioration de lignes ou de nouvelles constructions sont extrêmement nombreux. Pour la construction, indépendamment du Madrid-Valence dont nous parlons plus loin, les Compagnies projettent l'établissement d'un grand nombre de lignes secondaires.

Pour les communications entre Valence et l'Aragon qui sont si mal assurées pour l'instant, on projette la construction d'une voie ferrée qui, constituant une prolongation de la ligne Tudela à Tarazona, émirait cette ville à Catatayud pour où se ferait, au moyen du chemin de fer central de l'Aragon, la liaison de Valence avec la ligne de Barcelone à Alsasua et à Bilbao.

En projet également un chemin de fer Gijeri-Musel.

On étudie aussi l'établissement d'une ligne de 27 à 28 kilomètres unissant Vitoria à Izarra, car il n'existe jusqu'ici entre les capitales des provinces d'Alava et de Biscaye qu'une voie faisant un détour par Miranda, ce qui fait un parcours de 69 kilomètres.

La Compagnie des chemins de fer basques se propose aussi de réduire de plus de 25 kilomètres le trajet Saint-Sébastien-Bilbao.

En projet de même une voie de Castellón à Saragosse.

Le direct Madrid-Valence.

Parmi les chemins de fer qui manquent le plus à l'Espagne, il faut mettre en premier lieu la ligne qui devrait unir directement Madrid à Valence, la capitale au grand port qui possède (au recensement de 1920) 251.258 habitants.

Les ports les plus fréquemment utilisés par Madrid sont unis à la capitale par des chemins de fer dont les longueurs respectives sont :

Alicante	455	kilomètres
Valence	490	—
Santander	503	—
Bilbao	557	—
Séville	573	—
Barcelone	685	—

Il est naturel que les Valenciens qui se trouvent géométriquement à 302 kilomètres de la capitale aspirent à la construction du chemin de fer qui ferait de leur port le plus favorisé sous le rapport de la proximité du centre de la Péninsule.

Sans doute, on va actuellement sans transbordement de Madrid à Valence, mais au prix d'un détour et d'un retard considérables.

Il y a bien une ligne qui pointe dans la direction de Valence : celle de Madrid à Cuenca, qui fait d'ailleurs un assez long détour en passant par Aranjuez, mais elle s'arrête là. D'autre part, une ligne pointe de Valence dans la direction de Madrid, mais elle ne va pas plus loin qu'Utiel. Ces deux terminus séparés par une contrée très accidentée ne sont unis que par un service d'autobus assez lent.

Le train qui va actuellement de Madrid à Valence emprunte donc la ligne d'Alicante qu'il abandonne à Encina pour remonter au N.E. La construction d'une ligne directe réduirait de moitié (comme distance et comme horaire) le trajet Madrid-Valence.

Les difficultés techniques de l'établissement du direct sont assez grandes en raison du caractère accidenté de la région à traverser et les ingénieurs disputent s'il vaut mieux couper au plus court au prix de nombreux ouvrages d'art ou, au contraire, faire un tracé un peu plus long permettant une exploitation plus économique.

Cependant, ces difficultés techniques ne sont pas les principales.

Elles passent au second plan devant les difficultés financières, compliquées elles-mêmes par des susceptibilités de nationalisme économique et par des questions d'intérêt personnel.

Le 25 décembre 1912, dans la loi sur les chemins de fer complémentaires, on introduisait le projet de la ligne Cuenca-Utiel, avec une subvention

kilométrique de 60.000 pesetas. Mais, en même temps, la ville de Valence, en vue de se soustraire à l'hégémonie des compagnies du Nord et du M.Z.A. auxquelles elle attribuait l'échec des projets antérieurs, obtint le vote d'une loi spéciale concédant à un direct Madrid-Valence les mêmes avantages qu'au chemin de fer de complément prévu. Ainsi il y avait concurrence entre deux projets et deux tracés qui furent transmis parallèlement et approuvés par le ministre du Fomento.

L'intérêt général commande évidemment de construire aussitôt que possible cette ligne indispensable; c'est ce qu'a fort nettement exprimé une Assemblée des représentants des régions intéressées, réunie à Madrid le 25 février 1923. Cette Assemblée résuma ainsi les conclusions auxquelles aboutissaient ses délibérations : 1° que le chemin de fer fût construit; 2° que, cette construction étant affaire du gouvernement, indispensable pour le développement de Madrid, de Valence et de la région intermédiaire, l'Assemblée estime que, sans perdre de temps, l'adjudication doit être donnée à l'entreprise qui, tout en offrant les meilleures garanties de bonne construction, engagera le moins la responsabilité financière de l'Etat.

L'Assemblée répondait encore à l'argument de l'économie en déclarant tout net que l'Etat a bien assez fait de dépenses improductives pour se permettre celle-là qui est indispensable et profitable. En outre, elle s'élevait contre les intérêts égoïstes

qui, favorisés par la défectueuse organisation actuelle, s'efforcent à la perpétuer.

Ce langage du bon sens n'est cependant pas approuvé par tout le monde. Certains esprits aigris par ce nationalisme économique dont nous avons signalé maints effets, se rendant compte que « l'entreprise, qui, tout en offrant les meilleurs garanties de construction, engagera le moins la responsabilité financière de l'Etat » ne peut évidemment pas être une compagnie espagnole, protestent d'avance contre l'idée d'une mise en adjudication, où serait admise la concurrence étrangère : « L'Espagne, dit le **Debate**, n'a aucun besoin de l'argent de l'étranger; pour les chemins de fer, elle n'a pas non plus besoin du personnel de l'étranger; en fait de matériaux pour l'industrie, il n'y en a que quelques-uns d'espèce déterminée et particulière qu'elle doit importer et le nombre de ces espèces se réduit sans cesse... » (**Debate** 25 janvier 1923.)

Sans doute, le rêve serait que le chemin de fer fût construit par les Espagnols et au bénéfice des Espagnols comme le voudrait le **Debate** : « Les **Altos Hornos de Vizcaya**, la **Duro Felguera**, la **Minero-Metalurgica de Ponferrada**, la **Siderurgica del Mediterraneo**, **Babcock et Wilcox** de Bilbao, la **Construtora Naval** et tant d'autres fabriques et grands ateliers répartis dans toute l'Espagne, et qui ont un intérêt évident à ce qu'il se construise des chemins de fer, ne pourraient-ils former un puissant syndicat pour les construire...? » Mais c'est précisément parce

que ces sociétés, occupées de leurs intérêts, n'arrivent pas à former ce syndicat qu'il y a un problème et qu'il faut recourir à l'étranger, quelque répugnance qu'on y ait.

Ainsi le temps s'épuise en discussion et le chemin de fer ne se construit toujours pas.

« Assisterons-nous une fois de plus à un mouvement d'opinion stérile? demande la **Industria**, organe de la Chambre officielle de l'industrie, de Madrid, (février 1923). Il faut le redouter, étant donnés les antécédents de la question... Le gouvernement doit méditer s'il convient de confier ce grand travail à la finance internationale, mais quoiqu'il en soit, ce qui est impossible, c'est de repousser cette solution sans y substituer immédiatement une autre de façon que le chemin de fer Madrid-Valence se réalise enfin. »

Il faut en effet un acte d'autorité pour mettre un terme à la lutte des intérêts égoïstes... et aveugles, car il y aurait assez de trafic pour une ligne directe Madrid-Valence sans que la compagnie qui assure actuellement le service en souffrit, étant donné le développement qui en résulterait pour la région traversée.

Le conflit n'est pas encore résolu, mais après l'épuisement financier causé par les désastres marocains, il est vraisemblable que l'on préférera les 122 kilomètres complémentaires de Cuenca à Utiel aux 336 kilomètres du direct.

Les Transpyrénéens.

Il est également un projet — projet qui a déjà reçu plus qu'un commencement d'exécution — du plus haut intérêt pour l'Espagne et pour les relations commerciales entre l'Espagne et la France, c'est le projet qui vise à ouvrir, de trois nouvelles percées, la barrière des Pyrénées.

Sur les 420 kilomètres qui constituent, du cap Creus à Hendaye, la frontière franco-espagnole, il n'y a que deux endroits où la voie ferrée a pu être établie sans difficultés, aux deux extrémités.

Le 21 avril 1864 s'ouvrait la ligne d'Hendaye à Irun et quatorze ans plus tard, le 23 janvier 1878, la ligne de Cerbère à Port-Bou entrait en exploitation.

Depuis lors, les projets se sont succédé pour l'établissement de voies ferrées attaquant la montagne dans ses parties centrales. Les difficultés d'établissement sont considérables : du côté de la France une muraille à pic au pied de laquelle arrivent d'assez nombreuses voies, du côté de l'Espagne une série de plateaux en gradin descendant vers l'Ebre et les têtes de lignes assez éloignées de la frontière. Mais l'intérêt des lignes véritablement transpyrénéennes est assez considérable pour faire passer sur ces difficultés.

Tout d'abord les distances internationales se trouveront abrégées d'une façon relativement considérable. C'est ainsi que de Paris à Barcelone, au lieu

de 1.109 kilomètres par Neussargues et Cerbère, on ne comptera plus que 1.037 kilomètres par Ax et Ripoll. De Paris à Madrid, au lieu de 1.452 kilomètres par Hendaye, 1.427 par Oloron-Zuera. De Paris à Carthagène, au lieu de 1.803 par Cerbère, 1.708 par Saint-Girons et Sort.

Mais, quel que soit l'intérêt des réductions de distance ainsi obtenues sur les grands parcours internationaux, il est peu de chose à côté de l'économie réalisée sur les parcours régionaux : d'Ax à Ripoll, au lieu de 656 kilomètres par Cerbère, 90 par Puymorens; d'Oloron à Jaca, au lieu de 707 par Hendaye, 82 par le Somport; de Saint-Girons à Sort, au lieu de 855 par Cerbère, 53 par Salau.

Autant vaut dire que l'on créera ainsi le trafic provisoire entre le Nord de l'Espagne et le Sud-Ouest français.

On a soutenu que l'intérêt des nouveaux transpyrénéens était faible parce qu'ils uniraient des régions pauvres. Il est au contraire très vraisemblable que ces constructions auront pour effet de développer puissamment les régions intéressées, et il faut noter soigneusement d'autre part, comme le fait M. A. Sanzède dans un article consacré aux Transpyrénéens (**La Revue d'Espagne**, 1-15 octobre 1919) que « les gisements les plus importants de minerais du nord de l'Espagne se trouvent dans le pourtour des tronçons construits pour les Transpyrénéens, afin de les raccorder aux grands tracés espagnols. »

D'après les conventions élaborées à la suite des

conférences de 1884, 1893, 1904 et 1907, il doit être construit trois lignes internationales traversant respectivement la frontière franco-espagnole aux environs de Bourg-Madame et aux ports du Somport et de Salau.

La ligne orientale part d'Ax-les-Thermes, traverse le col de Puymorens, coupe la frontière vers Puigcerda, franchit en tunnel le col de Tosas pour rejoindre à Ripoll la ligne de Granollers à San-Juan de las Abadesas.

La ligne centrale part de Saint-Girons, remonte la vallée du Salat, franchit en tunnel le port de Salau et, pénétrant en Espagne par la vallée de Noguera-Pallaresa, devra rejoindre à Sort la ligne projetée de Lérida à la frontière.

La ligne occidentale part d'Oloron, remonte la vallée d'Aspe, franchit en tunnel le Somport et rejoint, par les vallées du Rio Aragon et du Rio Gallego, la ligne de Madrid-Barcelone à Zuera.

Les conventions soumettaient à un régime différent les deux lignes orientale et occidentale et la ligne centrale. Tandis qu'elles prévoyaient l'exécution immédiate par les gouvernements français et espagnol de la première et de la deuxième, des réserves étaient faites pour la ligne Saint-Girons-Lérida parce que, pour cette voie, les Espagnols se trouvaient très loin de la frontière (140 à 150 kilomètres de Lérida). Il fut donc décidé que l'on ne construirait le tronçon international Sort-

Oust que lorsque les Espagnols auraient construit la rampe d'accès allant de l'Ebre à Sort.

En vertu de la convention du 11 août 1904, une commission internationale fut constituée pour suivre l'exécution des travaux des deux côtés de la frontière et ceux-ci commencèrent assez activement d'après des plans concertés.

D'après la convention ratifiée en 1907, les deux lignes Ax-Ripoll et Oloron-Zuera devaient être achevées en dix ans, soit en 1917.

Il est vraisemblable que, même sans la guerre, il eût fallu compter sur un retard d'un ou deux ans de notre côté et un peu plus du côté espagnol. Mais dès 1915 les travaux subirent un ralentissement considérable, et en 1917, ils cessèrent tout à fait pour ne reprendre qu'à la fin de 1919. Depuis lors, des difficultés économiques évidentes n'ont pas permis de pousser les travaux aussi rapidement qu'avant la guerre. Cependant, les ingénieurs français pensent pouvoir ouvrir les deux premières lignes dans le courant de 1924.

Pour la troisième ligne de Saint-Girons à Lérida, les Français ont achevé la section de Saint-Girons à Oust qui a son intérêt indépendamment du transpyrénéen, mais le tronçon espagnol de Lérida à Sort n'en est pas encore à la moitié de son parcours, en dépit de la bonne volonté du gouvernement espagnol.

*
* *

Parmi les travaux destinés à favoriser le rapprochement économique entre la France et l'Espagne, il convient également de citer un projet élaboré en 1915 par une Commission d'ingénieurs (formée de tous les chefs de division des chemins de fer espagnols) et approuvé par le ministre de Fomento, Sr-Gasset, consistant à construire une ligne directe Madrid-Dax par Soria qui aurait de Madrid à la frontière française une longueur de 440 kilomètres seulement, soit sept heures de trajet en comptant une moyenne de 60 à l'heure, assez facilement réalisable avec la traction électrique qui est prévue. Cette ligne économiserait 5 heures et 160 kilomètres sur le trajet actuel par Médina-Irun.

Malheureusement un assez gros obstacle s'oppose à ce que l'Espagne prenne le rôle de pays de transit intercontinental auquel sa situation géographique la destine : comme la Russie, elle a adopté pour son réseau ferré l'écartement spécial de 1m67. Pour parer à cette difficulté, deux solutions sont possibles : refaire tout le réseau espagnol ou ajouter un troisième rail du gabarit normal.

« L'intérêt de la question dépasse celui des simples relations hispano-françaises... Le port de Dakar est le point de l'ancien continent le plus rapproché de l'Amérique. La distance de Dakar à Pernambuco, le point le plus oriental du Brésil, qui est de 1.711 milles marins, pourrait être facilement couverte en quatre jours, alors que pour aller de Pernambuco à Lisbonne, il en faut douze à quinze, et

vingt-quatre ou vingt-cinq de Pernambuco aux portes de la Manche ou de la mer du Nord. »

« Si bien qu'en établissant une voie ferrée de Dakar à Ceuta par le Sénégal, la côte occidentale du Sahara et le Maroc, puis en creusant un tunnel sous le détroit de Gibraltar, on voit que la ligne la plus rapide de Londres et Hambourg au Brésil passerait par Paris, Madrid, Ceuta et Dakar. Ainsi Paris serait mis à sept jours du port le plus proche de l'Amérique latine. »

« En 1915, un autre projet a été étudié : celui d'une ligne directe allant de la frontière française à Algésiras; l'ingénieur Antonio Gonzalez y Echarte y a apporté tous ses soins. Il y a entre Irun et Algésiras 1.385 kilomètres, ce trajet gagnerait 331 kilomètres et, au lieu de se faire en 57 heures, il ne demanderait plus que 41 heures. Economies réalisées : 30 0/0 pour le temps, 25 0/0 pour la distance. »

« Une preuve de l'intérêt pratique de cette idée, c'est qu'elle a attiré l'attention de l' « International Corporation », l'importante société fondée aux Etats-Unis durant la guerre 1914-1918 pour faire participer la finance américaine aux affaires d'industries étrangères. » (E. Joliciere, « L'Espagne vivante »).

Tous ces projets sont extrêmement séduisants et indiquent bien dans quel sens l'Espagne doit porter son effort, mais ils ne seront réalisables que lorsque le réseau actuellement existant sera mis en valeur d'une façon rationnelle. Jusqu'à présent il n'en est nullement ainsi. Chaque voyageur a rapporté

d'Espagne un trait pittoresque à ce sujet. Il suffira de rappeler à titre d'exemple que, pour parcourir les 335 kilomètres qui séparent la riche campagne de Murcie à la Véga de Grenade en passant par des terrains miniers de premier ordre, le train le plus rapide met près de 15 heures.

*
* *

Le problème des chemins de fer réclame tout d'abord une solution industrielle. Beaucoup pensent la trouver dans l'électrification des lignes.

D'ores et déjà, l'industrie des transports est celle qui fait le plus large appel à l'électricité, soit qu'il s'agisse de voies ferrées d'intérêt général, soit qu'il s'agisse de chemins de fer vicinaux ou de tramways.

Dans la capitale, les lignes de tramways se sont multipliées et étendues à la banlieue au cours des dernières années, et le réseau métropolitain commence à devenir important.

Effort plus prononcé à Barcelone où la Compagnie du Métropolitain poursuit la réalisation d'un vaste programme destiné à relier par de rapides communications le grand port et ses faubourgs industriels.

Au cours des années 1921 et 1922 notamment, un certain nombre de lignes interurbaines ont été inaugurées : Barcelone à Manresa par Sarria (65 km.) ; Pampelune-Sanguesa (54 km.) ; Saint-Sébas-

tien à la frontière française; Gijon-Aviles; chemin de fer du Guadarrama, etc...

De nombreuses demandes de concessions sont adressées au gouvernement, de nombreux projets sont en cours d'exécution, parmi lesquels on peut citer d'abord celui de la rampe de Pajares. (1)

L'électrification de la rampe de Pajares est d'une extrême importance pour le développement de l'industrie espagnole. On sait, en effet, que les Asturies constituent à beaucoup près le plus important réservoir de houille de l'Espagne. Or, la majeure partie de l'exportation intérieure de la houille asturienne doit se faire par cette rampe où le trafic est resté jusqu'à nos jours extrêmement lent et irrégulier quand il n'est pas complètement interrompu, ainsi qu'il arrive souvent en hiver. Aussi a-t-on pensé trouver le remède à cette situation préjudiciable en électrifiant la ligne. On peut attendre de cette amélioration de grands avantages tant pour l'industrie houillère des Asturies que pour les industries consommatrices de charbon qui souffraient jusqu'ici de l'irrégularité des arrivages de combustible.

On a également projeté et commencé d'exécu-

(1) Cette rampe de Pajares se trouve sur la ligne de Gijon à Léon par Oviedo entre Oviedo et Léon. Elle est d'une pente très rapide et comporte 58 tunnels en partie hélicoïdaux.

ter en 1921 l'électrification de 65 kilomètres de voie ferrée sur le réseau du Norte.

Le contrat a été obtenu par la « Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas de Madrid. C'est un des plus récents et des plus étendus parmi les projets européens d'électrification ferroviaire en cours d'exécution.

On compte adopter sur cette section des chemins de fer du Nord de l'Espagne le système de courant continu de haut voltage adopté en Grande-Bretagne, en France et en Hollande. Les locomotives à la tension de 3.000 volts pourront tirer à 35 kilomètres à l'heure une charge de 330 tonnes sur une rampe de 2 0/0.

En juillet 1922, la députation de Guipúzcoa a approuvé le projet d'électrification du chemin de fer d'Urola entre Zumoga et Zumárraga; la ligne sera du modèle de la ligne de Saint-Sébastien à la frontière française. Sa vitesse moyenne de 60 kilomètres permettra de faire le trajet de Zumaga à Zumárraga en un peu moins d'une heure.

Mais ces électrifications de tronçons de lignes et ces projets souffrent de leur caractère fragmentaire. Il est évident que si l'on ne veut pas retomber dans les erreurs qui sont si préjudiciables à l'exploitation actuelle des voies ferrées espagnoles, il faudra adopter un plan d'ensemble pour l'électrification.

Pour toute la région du Nord, un ingénieur, M. Tulio Domenech en a présenté un (« Sol », 8-9 septembre 1922), dont voici l'analyse.

L'électrification devrait commencer par les régions du Nord qui sont le plus évoluées industriellement et le plus à portée des forces hydrauliques naturelles.

Le développement de l'industrie basque et l'augmentation considérable de la population dans les villes de Barcelone et de Madrid ont fait croître le trafic ferroviaire entre ces trois centres d'une façon si rapide que les moyens dont disposent actuellement les compagnies sont totalement insuffisants.

La seule façon pratique de procéder est de constituer une compagnie d'électrification indépendante qui fournira simplement la force pour la traction des trains.

Voici quels seraient les trois premiers secteurs à électrifier :

1^{er} Secteur. — Le premier secteur serait celui sur lequel le trafic est le plus intense, c'est-à-dire celui qui unit le centre métallurgique et minier des provinces basques au centre industriel et commercial catalan et ces deux centres à la capitale comme l'indique le croquis ci-dessous :



Les 1.716 kilomètres à électrifier autour du centre de distribution situé à Saragosse seraient divisés en trois sections alimentées par les lignes monophasiques A.B.C. et aucune des branches n'excéderait de beaucoup la longueur de 350 kilomètres qui a été expérimentée aux Etats-Unis comme la distance la plus économique et du meilleur rendement. On aurait en effet :

Saragosse-Madrid	341	kilomètres
Saragosse-Bilbao	344	—
Castejón-Irun	242	—
Miranda-Alsasua	76	—
Saragosse-Lérída-Barcelone	366	—
Saragosse-Caspe-Barcelone	344	—

Total..... 1.713 kilomètres

D'après les calculs de M. Domenech, le budget de la réalisation de ce premier secteur s'élèverait à 230.000.000 de pesetas.

2° secteur. — Ce deuxième secteur prendrait l'énergie (40.000 HP.) du saut du Douro à Tejo de Pontejo qui fournit quelques 300.000 HP. Mais comme avec certains niveaux cette force tombe à 25.000 HP on établira une station thermique auxiliaire à la Robla sur le tronçon du chemin de fer des Asturies, auprès des mines de charbon, ou à Venta de

Galice autour du centre de distribution de Monforte. La force serait fournie par la chute du El Tambre dans la province de La Corogne à 130 kilomètres de Monforte. Elle donnerait 16.000 HP. On pourrait aussi établir facilement près des mines de Villablino (Léon) une station auxiliaire thermique et utiliser des chutes d'eaux secondaires situées non loin de Monforte, soit près d'Orense et de Lugo.

3^e secteur 748 Kms.



Tous ces projets d'amélioration industrielle des services sont étudiés actuellement par un Conseil supérieur ferroviaire créé par décret royal le 15 mars 1922 et placé sous la dépendance et la présidence du ministre du Fomento, mais ce n'est pas seulement une solution industrielle que réclame le

problème des chemins de fer, c'est aussi une solution administrative et financière.

*
* *

Pour avoir une idée de la complexité du problème ferroviaire sous son aspect administratif et des facilités que les Compagnies ont su trouver dans la diversité et souvent la contradiction des textes légaux, il faut se représenter les caractères essentiels des concessions.

Quatre textes dominant cette matière :

1° La Real Orden du 31 décembre 1844 approuvant le rapport et le modèle de cahier des charges du 2 novembre précédent;

2° La loi générale des chemins de fer du 3 juin 1855 complétée par l'instruction du 15 février 1856;

3° Le décret-loi du 14 novembre 1868;

4° La loi sur les chemins de fer du 23 novembre 1877 complétée par le règlement du 24 mai 1878.

Ces quatre textes divisent la législation ferroviaire espagnole en quatre périodes dont nous allons essayer de fixer les principaux traits :

Période de 1844 à 1855. — Quant à leur durée, les concessions n'ont pas de limite uniforme, chaque cahier des charges réglera ce point dans chaque cas particulier. Le rachat pourra avoir lieu tous les 5 ans à partir d'un certain délai que fixera aussi chaque cahier des charges. A l'expiration de chaque période de 5 ans, les tarifs pourront être re-

visés si le capital investi dans l'entreprise rapporte plus d'un tant pour cent à déterminer pour chaque concession (en fait on fixa tantôt 15 %, tantôt 12 %). La Real-Orden de 1844 ne stipulait rien concernant les subventions, mais une loi du 20 février 1850 vint établir une garantie d'intérêt de 6 %.

Période de 1855 à 1868. — La loi du 3 juin introduit le principe de la limitation de durée des concessions : elles ne pourront excéder 99 ans. Ce fut en pratique le chiffre adopté pour toutes les concessions ultérieures. Le cahier des charges du 15 février 1856 admet le rachat pour cause d'utilité publique aux mêmes conditions que la Real-Orden de 1844. La revision des tarifs pourra se faire tous les 5 ans par une loi et contre la volonté des Compagnies, mais on leur garantira les recttes de la dernière année, plus l'augmentation normale annuelle des 5 dernières années.

Période de 1868 à 1877. — Le décret-loi du 14 novembre ne stipule aucune règle de principe pour la durée et le mode de concession : liberté absolue. L'état ne se réserve aucun droit de rachat, les concessions se font en principe à perpétuité. L'état ne peut intervenir pour modifier les tarifs.

Période de 1877 à 1913. — Les lignes peuvent être construites par des particuliers ou par l'Etat. Les concessions faites aux particuliers seront en principe de 99 ans.

Mêmes conditions de rachat que la législation de 44 et de 56. Même régime de révision des tarifs

que la loi de 55, a ceci près que la révision devra être précédée d'une enquête.

Telles sont les conditions « générales » qui régissent les concessions de chemins de fer en Espagne.

On concevra avec quelle aisance les Compagnies ont pu esquiver toutes les tentatives des gouvernements pour les contraindre à réformer leur gestion et abaisser leurs tarifs, si l'on considère que les concessions accordées sous les divers régimes dont nous venons de parler n'ont pas été des concessions de réseaux mais bien des concessions de lignes et qu'ainsi une même compagnie est soumise à des régimes différents selon le tronçon de son réseau dont il s'agit. C'est ainsi que si nous reprenons les conditions concernant la question capitale — celle qui a été depuis dix ans et continue d'être, depuis l'avènement du Directoire, le centre de toutes les discussions sur le problème ferroviaire — la question des tarifs, nous trouvons qu'on peut rencontrer, et on les rencontre en effet, 5 types différents quant à la faculté de révision du gouvernement :

1^{er} type. — Concessions faites en vertu du décret-loi du 14 novembre 1868 : liberté absolue des Compagnies;

2^e type. — Concessions du cahier des charges du 31 décembre 1844 et de la loi du 3 juin 1855 : possibilité de reviser les tarifs lorsque le capital investi recevra une rémunération de plus de 15 %;

3^e type. — Concessions faites en vertu des mêmes textes, mais où la possibilité de reviser les

tarifs existe dès que le capital produit plus de 12 %;

4^e type. — Concessions de la loi du 3 juin 1855 permettant la réforme des tarifs moyennant la garantie du revenu antérieur et de l'augmentation normale annuelle;

5^e type. — Concessions de la loi du 23 novembre 1877 permettant la réforme aux mêmes conditions, mais exigeant l'enquête préalable de l'article 27 du règlement du 24 mai 1878. (1).

(1) Si tel a été le manque de méthode et d'esprit d'unité qui présida à la fixation des conditions générales des concessions, on conçoit facilement que les clauses spéciales de chaque cahier des charges n'ont pas dû être rédigées non plus selon un plan bien établi. Rien de plus divers et plus contradictoire en effet que les obligations imposées et les droits reconnus dans chaque contrat aux concessionnaires. Un seul exemple, assez typique donnera une idée de ce manque d'harmonie : lorsque la compagnie Madrid-Saragosse-Alicante (M.Z.A.) installa la double voie sur certaines de ses lignes, elle manifesta une préférence pour la circulation à droite. Le gouvernement n'y vit pas d'inconvénient et une Réal Orden du 25 juin 1892 consacra le principe de la circulation à droite. Quelques années plus tard, en 1900, la compagnie du Nord préféra la circulation à gauche. On n'eut garde de lui déplaire. Mais il arriva, avec le temps, que les deux Compagnies se trouvèrent avoir un trajet commun (de Saragosse à Casetas). Il fallut concilier les incompatibles; en vertu de son droit d'aînesse, la M.Z.A. eut gain de cause quant au tronçon litigieux, mais le Nord conserva la circulation à gauche pour le reste de son réseau (Real Orden du 1^{er} novembre 1905),

Cet aspect du problème a été singulièrement compliqué par les polémiques parlementaires auxquelles il a donné lieu.

Voici, en résumé, comment il se présente. (1).

Au cours de la guerre, la situation des compagnies de chemins de fer est devenu assez difficile par suite de l'augmentation des matières premières et surtout du charbon. En effet, une locomotive, qui coûtait 140.000 pesetas en 1913, coûtait 450.000 pesetas en 1920. Au cours de la même période, le prix du wagon de voyageurs passait de 21.800 à 52.000 pesetas; le wagon de marchandises de 5.000 à 12.000 et le charbon de 32 à 118 pesetas la tonne. De plus, l'introduction de la journée de huit heures entraîna de grosses charges pour les Compagnies.

En fait, il semble bien, d'après les bilans, que les Compagnies ont réellement souffert jusqu'en 1919 de cet état de choses. Aussi le décret du 25 décembre 1918 les autorisant à augmenter leurs tarifs de 15 % a-t-il été généralement considéré comme équitable.

C'est à partir de ce moment que le problème a pris une tournure politique.

Les Compagnies encouragées par ce début firent bientôt valoir que cette augmentation était insuffisante, invoquant la cherté du matériel et l'augmentation des salaires qui les mettaient en fâcheuse pos-

(1) V. le récent ouvrage de M. Luis Olariaga : « La cuestión de las tarifas y el problema ferroviario español. »

ture. Cependant, à partir de 1919, c'est plutôt d'un manque à gagner que d'une perte véritable qu'elles ont à se plaindre et l'A.B.C. écrit à juste titre le 31 décembre 1920 :

« Infortunées compagnies de chemins de fer! Elles ont été les seules qui, dans les eaux troubles de la guerre, n'ont pu tirer des bénéfices et des profits. Alors qu'en Espagne tout le monde s'enrichissait; alors que des sociétés qui traînaient auparavant une vie pitoyable et précaire, prospéraient soudainement et que des actions qui autrefois étaient complètement dépréciées cotaient sur le marché des prix étonnants, les compagnies de chemins de fer, ou bien ne répartissaient pas de dividendes, ou en répartissaient de si minimes que cela revient à peu près au même. »

La solution rêvée par les Compagnies était évidemment une augmentation des tarifs qu'elles estimaient devoir être de 50 % ou au bas mot de 35 %.

Au début de 1920, le gouvernement de M. Alendalazar imagina un habile compromis pour tourner la difficulté en accordant aux compagnies des « avances provisoires et remboursables » pour leur permettre d'augmenter les salaires de leurs employés.

Cette mesure qui fut qualifiée d' « escamotage » ne trompa personne et la Chambre ayant voté par acclamation la proposition de M. Domingo établissant qu'aucun gouvernement ne pourrait élever par décret les tarifs, le problème restait entier, attendant une solution légale.

Deux solutions principales furent proposées : par M. La Cierva et par M. Dato. A partir de 1920 la question de l'élévation des tarifs de chemins de fer et le désaccord entre MM. Dato et La Cierva ont dominé la politique intérieure de l'Espagne. Or, sur cette question de tarif et pour la compliquer est venue se greffer, principalement sur l'initiative de M. Cambo, la question des rapports entre les Compagnies et l'Etat, la question de la nationalisation des Compagnies comme solution du problème.

Le projet de M. Cambó peut se résumer dans la formule « régime d'Etat ».

Il suppose la remise immédiate de toutes les lignes de chemins de fer à l'Etat qui accomplira tous les travaux que requiert la réorganisation ferroviaire.

Ce projet ne fut pas du goût des Compagnies.

La solution proposée par les Compagnies est en effet exactement à l'opposé de la solution Cambó. Elles estiment que le problème doit se résoudre sous le régime de l'entreprise privée et, pour cela, elles proposent qu'on les autorise à émettre des obligations portant sur une durée plus étendue que leur concessions, ce qui présuppose que l'Etat assumera, au moment où les lignes lui reviendront, la charge représentée par ces obligations.

Il y a enfin une solution intermédiaire qui consiste à établir un régime mixte d'entreprise privée et d'Etat, celui-ci apportant à celles-là un capital déterminé et prenant une part dans les bénéfices de

l'exploitation. C'est à ce dernier groupe que se rattachent les solutions proposées par MM. La Cierva et Maura.

Le projet présenté au Parlement le 13 mai 1924, par M. La Cierva, proposait une solution inspirée principalement par l'exemple de la France : consortium entre l'Etat et chaque Compagnie (et non entre l'Etat et l'ensemble des Compagnies), l'apport des Compagnies devant être déterminé en évaluant leur capital-actions selon la valeur moyenne des dix dernières années, l'apport de l'Etat restant à préciser et comprenant les avances déjà faites pour le personnel et le matériel et en outre les avances à faire pour permettre l'exploitation. D'après le projet de M. La Cierva, en outre, les tarifs devront être établis de façon à pouvoir couvrir tous les frais. On sait que M. La Cierva avait soutenu une lutte acharnée contre le projet de relèvement uniforme de 35 % proposé par M. Dato. Or, il était évident que pour assurer les dividendes prévus par le projet La Cierva, un relèvement bien supérieur à 35 % était nécessaire. C'est ce que ne manquèrent pas de faire remarquer les adversaires du projet. (1)

(1) En effet, les sommes nécessaires à l'exploitation, avancées par l'Etat devaient porter intérêt à 5 0/0. Les actions des Compagnies avaient droit à un dividende fixe calculé sur la moyenne des dix années antérieures au consortium, mais en comprenant dans les bénéfices non seulement les dividendes distribués mais encore les sommes affectées aux réserves,

Chacune de ces solutions comporte des avantages et des inconvénients. Le principal avantage de la solution des Compagnies est sa simplicité : toutes les difficultés du régime de la collaboration se trouvent écartées; mais cette solution trop simple se montre insuffisante, car si l'on considère l'importance des travaux à accomplir, il est évident que le crédit des Compagnies, même autorisées à émettre des obligations à long terme, ne sera pas assez grand pour leur permettre de réunir les sommes énormes dont elles ont besoin.

La formule de M. Cambo est aussi très attrayante, mais elle effraye d'une part tous ceux qui redoutent le socialisme d'Etat et d'autre part tous ceux qui connaissent « les défauts traditionnels, l'organisation rudimentaire de l'Administration espagnole ».

La formule intermédiaire du consortium constitué entre l'Etat et les Compagnies paraît donc offrir une base de discussion plus acceptable, mais on discute à perte de vue sur les modalités de la collaboration et le plan de M. La Cierva a reçu, notamment, les plus vives critiques, tantôt de la part de M. Cambo, tantôt de celle de M. Maura.

Pendant toutes ces discussions, qui ont occupé plus de trois années, les Compagnies n'ont pas cessé de toucher de fortes sommes sous la forme d'avances « remboursables » qui devenaient de moins en moins justifiées à mesure que leur situation vraiment difficile en 1917-18 et 19 se rétablissait.

En outre, à mesure que les dépenses militaires minaïent les finances publiques, il s'avérait de plus en plus impossible de maintenir le système ruineux des « avances remboursables » aux Compagnies. La nécessité d'une solution s'est ainsi affirmée plus impérieuse que jamais dans la première moitié de l'année 1922. Mais pendant cette période, l'abondance et la lenteur des travaux parlementaires ont empêché d'étudier la réforme d'ensemble qui est de toute évidence le seul moyen d'arriver à une solution satisfaisante du problème complexe des transports par voie ferrée. Aussi le bruit courut-il à la veille de la fermeture des Chambres (en juillet 1922) que, sur la proposition du conseil supérieur des chemins de fer, le Gouvernement autoriserait par décret un relèvement des tarifs de 13,5 %. Aussitôt la campagne reprit de plus belle, les compagnies approuvant naturellement le principe du relèvement, mais demandant, en produisant toutes sortes d'arguments peu convaincants, qu'on le portât à 15 % et la majorité de l'opinion s'opposant à cette mesure en un moment où certain pays étrangers, comme l'Angleterre, se proposaient de réaliser au contraire un abaissement des tarifs. La lutte contre le relèvement se justifiait en effet, non seulement au nom de ce principe que le bon marché des transports ferrés est une condition essentielle d'une production bon marché, mais encore par cette raison particulière que réaliser ce relèvement c'était remettre aux calendes gresques le projet général de réorganisation

impatiemment attendu par tous. C'est pourquoi le Gouvernement, désireux de ne pas permettre qu'on éludât le projet de réorganisation ferroviaire, renonça à autoriser le relèvement des tarifs.

Toujours encouragés par l'inertie gouvernementale, les directeurs des Compagnies, au début de janvier 1923, demandèrent au ministre du Fomento : 1° une nouvelle prorogation du décret Cortina (qui éleva en 1918 les tarifs de 15 %) ; 2° la continuation des avances remboursables.

L'opinion et notamment les industriels et commerçants qui sont les plus intéressés par ces mesures reconnaissent volontiers que l'on peut maintenir le décret Cortina sans inconvénient (1). Quant aux avances qui ont déjà coûté tant de millions au Trésor, personne n'en veut plus.

La situation financière des Compagnies s'est en effet améliorée. Entre 1918 et 1920, le haut prix du charbon, des fers, l'augmentation des salaires pouvaient justifier la concession provisoire d'avances gouvernementales, mais plus maintenant.

C'est ainsi que la Compagnie du Nord, qui en 1920 accuse un déficit d'exploitation de 877.269 pesetas et en perçoit 22.979.963 comme avances du

(1) Après cette augmentation de 15 0/0 les transports par chemins de fer en Espagne coûtent déjà sensiblement plus cher qu'en France — à moins qu'on ne se refuse à tenir compte de la différence de valeur entre le franc et le peseta.

Trésor, en répartit à ses actionnaires 8.256.000 En 1921, avec un déficit de 11.121.154 pesetas, elle en a perçu du trésor 31.819.442 et en répartit aux actionnaires 12.384.000.

La Compagnie de Madrid-Saragosse-Alicante accuse en 1920 un déficit d'exploitation de 5.496.360 pesetas, en touche comme avances 20.562.141 et en répartit 7.455.090; en 1921 avec un déficit de 12.198.734 pesetas elle en touche 30.284.758 du Trésor et en répartit 10.934.132. (1).

« Nous ne croyons pas, écrit le **Sol** du 27 février 1923, que la droiture du Ministre des Finances tolère un moment de plus ce qui se produit avec le système des avances. Le Trésor fournit aux Compagnies les mêmes centaines de millions que quand celles-ci se trouvaient dans une situation précaire.

(1) La cote des actions des Compagnies en bourse corrobore ces chiffres.

Dès 1920 les principales Compagnies voient en effet le cours de leurs actions s'améliorer : le Nord par un gain de 63 points, le M.Z.A. de 40,50' les Andalous de 36. Les chiffres de 1921 et 1922 indiquent la persistance de ce mouvement :

Compagnies	1921	1922
Nord	293	351.75
M.Z.A.	280.50	352
Andalous	230	283.50
Oreuse	82.50	87.75
Vascongadas	475	513
Santander-Bilbao.....	365	385
Roblas	360	400

Nous avons mis en relief bien des fois cette intolérable faute de correction administrative qui permet aux compagnies d'obtenir des bénéfices qu'elles ne pouvaient rêver... »

Tel est l'état de la question au moment où le Directoire militaire prend le pouvoir.

Tout de suite, il attaque le point faible en ordonnant ce qui n'avait pu être obtenu en cinq années de polémique : une enquête sur la situation financière réelle des compagnies et l'état de leurs administrations.

Il est à souhaiter que le nouveau régime résolve promptement ces problèmes administratifs et financiers et puisse ainsi passer aisément à l'exécution des grands programmes de travaux publics dont la réalisation s'impose.

CHAPITRE VIII

Marine marchande.

Il semble, à première vue, que la situation naturelle de l'Espagne l'ait prédestinée à un grand avenir maritime. Dans sa décadence actuelle, les partisans de son relèvement voient encore pour elle un brillant avenir sur l'eau :

« L'Espagne est un pays maritime, lit-on dans **El Día** du 29 mai 1919. Son avenir est sur la mer; c'est là qu'elle a ses principales richesses ». Par l'extension de ses côtes, l'Espagne est assurément un grand pays maritime.

Les côtes de l'Atlantique, de l'embouchure de la Bidassoa à celle du Miño, ont une longueur de 1.187 kilomètres. Du Guadiana au détroit, 294 kilomètres. Pour les côtes méditerranéennes, on compte du détroit au cap Cerbère 1.663 kilomètres.

Ainsi, sur un périmètre total de 4.808 kilomètres, l'Espagne péninsulaire compte 3.144 kilomètres de frontière maritime contre 1.664 seulement de frontière terrestre (987 du côté du Portugal et 677 du côté de la France).

« L'extension de nos côtes est la démonstration la plus éloquente de cette vérité que notre avenir

est sur la mer, autant et plus que dans l'exploitation du sol. L'Espagne fut grande tant qu'elle fut grande sur la mer et elle perdit son pouvoir lorsqu'elle cessa d'être à la tête du commerce maritime. » (E. Turano Muños, *valor y fuerza de España.*)

Et cependant, tout n'est pas avantage dans la position géographique de la péninsule.

De tous les pays méditerranéens, l'Espagne se trouve le plus éloigné de la grande route des marchés asiatiques. Ce qui se traduit dans le faible rôle joué par le pavillon espagnol dans le trafic du canal de Suez. En 1922 on a compté en effet pour le pavillon britannique 2.736 passages avec 13.382.710 tonnes; pour le pavillon italien, 225 passages avec 868.011 tonnes; pour le pavillon français, 215 passages avec 896.875 tonnes, pour le pavillon japonais, 170 passages avec 928.386 tonnes; pour le pavillon hollandais, 155 passages avec 2.161.471 tonnes; pour le pavillon américain, 137 passages avec 668.213 tonnes et enfin pour « le pavillon espagnol 16 passages avec 46.437 tonnes seulement », plus en nombre mais moins en charge que le pavillon russe (12 passages avec 60.936 tonnes).

D'autre part, l'Espagne ne possède qu'un nombre assez restreint de rades sûres et de bons ports, pas de voies d'eau pénétrant profondément dans le pays (1) et permettant la collaboration de la ma-

(1) Exception faite du canal de 10 mètres de profondeur qui permet d'éviter les bouclès du Guadalquivir et ouvre aux plus grands navires l'accès du port de Séville.

rine marchande et de la batellerie fluviale. Cependant, par besoin et par tradition, l'Espagne est une nation essentiellement maritime. Le problème des transports intérieurs lui-même ne pourrait être résolu efficacement, étant donné leur cherté, sans la coopération d'une navigation de cabotage intensifiée.

Ce caractère maritime de l'Espagne s'affirme avec une telle force qu'il y a trente ans, elle était la cinquième puissance du monde pour la marine marchande, dépassée seulement par l'Angleterre, la France, l'Allemagne et les Etats-Unis.

Mais pendant la dernière décade du XIX^e siècle, tandis que toutes les nations développaient leur marine en rapport avec les progrès de leur économie nationale l'Espagne restait stationnaire, voyant peu à peu passer devant elle la Norvège, la Suède, l'Italie, le Japon, la Russie, la Hollande, puis l'Autriche-Hongrie; et après avoir été en 1894 la cinquième puissance maritime, elle se trouvait la douzième en 1900.

La loi de 1909 arrêta un peu cette décadence et eut quelques heureux effets en dépit de son insuffisance. Elle ne fut obtenue qu'après une lutte de plusieurs mois et était loin d'introduire « une orgie de protection » selon M. Salvador Canals qui en a défini ainsi la portée dans une conférence faite à Barcelone le 21 avril 1921 :

« A part une augmentation insignifiante de la subvention accordée aux lignes transatlantiques et un commencement de régularisation des lignes de

l'Afrique du Nord — mesures prises moins dans l'intérêt de la marine marchande que pour avoir certains buts administratifs ou politiques de l'Etat — cette loi contenait des primes à la construction navale comme compensation de la protection accordée à la sidérurgie et à l'industrie houillère ainsi que du rabais fait sur les droits de douane pesant sur l'importation de navires tout construits; quelques primes minuscules à la navigation, un impôt très réduit pour défendre un peu nos bateaux contre la concurrence des tramps qui démoralisaient notre commerce par le bas prix de leur fret; enfin quelques mesures que l'on pourrait appeler d'hygiène générale pour les industries maritimes..., parmi lesquelles aucune ne fut appliquée!

Et encore cette protection minima fut elle rigoureusement rationnée. »

Voici quel fut en 1913 (chiffre maximum) le coût de la loi pour le budget :

	Pesetas
Subvention aux lignes régulières.....	14.935.000
Primes à la navigation.....	4.900.000
Primes à la construction.....	1.556.294
Primes à la distribution de charbon....	350.000
Primes à la pêche.....	20.000
Total	21.762.094

Et pourtant, malgré cette parcimonie, la loi eut immédiatement d'heureux effets; le trafic de l'Espa-

gne avec les pays desservis par les lignes subventionnées passa de 499 millions de pesetas en 1909 à 694 millions en 1913 et la part du pavillon national dans le total du trafic maritime passa de 21 % en 1908 à 33 % en 1913. Le tonnage de la flotte qui était tombé à 724.000 tonnes en 1906 est ainsi monté à 789.000 en 1910. En 1914, il s'élevait à 877.292 tonnes.

En 1915, l'Espagne possédait 904.667 tonnes. Ce fut à partir de la fin de cette année que les sous-marins allemands commencèrent à faire des vides dans cette flotte.

L'impression faite par ces pertes et surtout l'appât d'un gain assuré par suite de l'élévation de prix des frêts engagèrent les capitaux à se lancer dans les constructions maritimes.

Avant la guerre l'industrie de la construction navale en Espagne était représentée par quelques chantiers situés presque tous dans l'estuaire de la Biscaye. La concurrence étrangère tuait une industrie que la législation protégeait mal et qui ne pouvait s'approvisionner dans le pays même des matières premières ou semi-ouvrées dont elle avait besoin.

D'un coup, comme par l'effet d'une baguette magique, les chantiers surgirent par milliers sur tout le littoral, si bien qu'à la fin de la guerre on comptait une vingtaine de sociétés anonymes de constructions navales.

Parmi les grands promoteurs de cette résurrection, il faut citer tout d'abord la « Société Espagnole

de Construction navale », qui, fondée pour réaliser un plan d'escadre approuvé par le Parlement en 1907, installa de vastes chantiers au Ferrol, à Carthagène, à Cadix, à Sestao et à Santander et travailla aussi activement aux constructions civiles qu'aux constructions militaires. Mais le centre de la construction navale resta sur le littoral basque et la côte de Santander et plus particulièrement à Bilbao, où l'on voit présenter, en 1921, aux primes à la construction, par la maison « Fils de Cortadi et C^{ie} », 3.144 tonnes; par la Eraza et C^{ie} », 2.654; par la « C^{ie} Enskaldana », 31 navires avec 74.624 tonnes; par la « Constructora naval », 61.790 tonnes; par la « Nervión », 33.948 tonnes; par « Echevarrieta et Larrinaga », 14.305 tonnes. Pour le reste des côtes basques on compte 5.520 tonnes. Soit un total de 195.985 tonnes contre 49.682 pour le reste de la Péninsule, les Canaries et les Baléares.

Il y eut partout, pendant la guerre, un vif effort qui se traduit par ce fait qu'après avoir perdu, du mois d'août 1914 au 11 novembre, 1918 237.862 tonnes du fait de la guerre et plus de 70.000 tonnes d'accidents de mer, la marine marchande espagnole comptait, à la fin de 1918, 734.500 tonnes environ, c'est-à-dire que si l'on rapproche ce chiffre de celui d'avant-guerre, la perte définitive n'a été approximativement que de 142.700 tonnes.

Cependant, il ne faut pas s'exagérer les résultats pratiques de cet effort qui n'avait d'utilité réelle que s'il pouvait se perpétuer après le rétablissement

d'une situation normale. Or, il n'en pouvait rien être. On construisit beaucoup mais hâtivement. L'Espagne a perdu depuis longtemps la maîtrise ès constructions navales que lui concédait Nelson. On lança beaucoup de navires de bois rapidement construits, sommairement armés, et une grande quantité de petits voiliers de 200 à 300 tonnes.

Pour la marine à vapeur, on se livra surtout à des exhumations. C'est ainsi que le vapeur « Viscaya » de la maison Ibarra, qui servait de ponton, fut réparé à grands frais et remis en service. Un autre ponton « Europa » fut transformé en vapeur : le « Pax » et les vieilles canonnières des guerres coloniales, « Temerario » et « Nueva España », devinrent de petits cargos. (cf. « Bulletin officiel de la Ligue Maritime Espagnole » de nov-déc. 1919).

Ces fâcheuses méthodes ont conduit à ce résultat qu'après le rétablissement de la paix, la marine marchande espagnole se trouve, comparativement aux marines étrangères, dans une position peu avantageuse. En apparence et si l'on regarde seulement la mesure numérique du tonnage, la marine marchande espagnole a augmenté dans une proportion égale à l'augmentation totale de la flotte mondiale entre 1910 et 1924.

Tonnage	Juin 1910	Juin 1924
Espagne	765.460	1.165.541
Monde	41.914.765	61.974.653

On voit par ce tableau que le tonnage mondial s'est accru environ d'un tiers et que le tonnage de la flotte espagnole a réalisé un gain à peu près équivalent dans le même laps de temps. Mais cet accroissement est illusoire pour ce qui touche l'Espagne, parce que l'Etat de ses bateaux est de beaucoup inférieur. C'est ce qui ressort du tableau suivant :

Age	Tonnage	
	Mondial pour 100	Espagne pour 100
De moins de 5 ans.....	40,80	25
De 5 à 10 ans.....	14,60	5
De 10 à 15 ans.....	11,50	5
De 15 à 20 ans.....	11,90	2,55
De plus de 20 ans.....	21,20	62

Ainsi, le tonnage que l'on pourrait qualifier d'utile (jusqu'à 10 ans) est en Espagne de 30 0/0 du total de la flotte, tandis que la flotte mondiale a 55,40 0/0 de navires en bon état de service.

Ainsi d'ores et déjà une grande partie de la flotte marchande espagnole est hors de service, alors que la plupart des Etats, notamment ceux qui ont été très éprouvés par la guerre, ont reconstitué une flotte toute moderne.

Remarquons encore que, comparativement au chiffre d'habitants la flotte espagnole — malgré la faible densité de la population de la péninsule — ne tient qu'un rang fort éloigné ; Angleterre 0,474 tonnes par habitant ; Etats-Unis, 0,161 ; Grèce, 0,126 ;

France, 0,087; Italie, 0,068; Belgique, 0,073; Norvège, 1,000; Suède, 0,484; Danemark, 0,348; Hollande 0,057; Espagne, 0,055. (1)

(1) Tous ces chiffres, qui valent dans l'ensemble et par leur comparaison, doivent être pris avec quelque réserve. C'est ainsi que la « Vida marítima du 15 novembre 1922 croit utile de comparer en novembre 1922 les chiffres donnés par le Lloyd à ceux de la liste officielle espagnole. On peut voir que les différences ne sont pas négligeables :

Classification de la flotte espagnole selon le Lloyd :

	Unités	Tonnes de jauge
Bateaux de moins de cinq ans.....	221	380.039
Bateaux entre cinq et dix ans.....	48	99.089
Bateaux entre dix et quinze ans.....	45	69.032
Bateaux entre quinze et vingt ans...	38	37.831
Bateaux entre vingt et vingt-cinq ans.	64	127.787
Bateaux de plus de vingt-cinq ans....	364	501.498
Total...	780	1.215.276

Voici maintenant la classification de la liste officielle :

	Unités	Tonnes de jauge
Bateaux de moins de cinq ans.....	134	255.359
Bateaux entre cinq et dix ans.....	94	119.314
Bateaux entre dix et quinze ans.....	42	76.209
Bateaux entre quinze et vingt ans..	32	32.739
Bateaux entre vingt et vingt-cinq ans.	56	125.743
Bateaux de plus de vingt-cinq ans..	298	457.702
Total....	656	1.067.066

Cet état de la flotte marchande espagnole explique son peu d'activité et l'importance sans cesse grandissante du pavillon étranger dans le propre commerce maritime de l'Espagne.

Si l'on envisage la période de 15 ans allant de 1900 à 1915, on s'aperçoit que le commerce d'importation espagnol se fait par année, en moyenne, pour 1.632.692 tonnes sous pavillon national et pour 2.918.404 tonnes sous pavillon étranger, soit un excédent de 1.285.512 tonnes en faveur du pavillon étranger. Et si, pour la même période, on passe au commerce d'exportation, les chiffres sont encore plus significatifs: le tonnage moyen exporté chaque année sur navires nationaux se monte à 3.936.442 et sur navires étrangers à 8.925.345 tonnes.

Et depuis lors, le mal va croissant: pour la pé-

Comme on le voit, la différence entre les deux listes est assez considérable. Pour le total des unités, la différence est de 650 à 780 et pour le tonnage de 1.067.066 à 1.215.276. Il faut remarquer que cette différence porte principalement sur le groupe des bateaux de moins de cinq ans. On peut l'attribuer au fait que le Lloyd suit le mouvement des flottes au jour le jour, tandis que la liste espagnole est vieille d'au moins un an, et aux erreurs inévitables.

Mais, dit la « Vida marítima », les deux listes sont d'accord pour faire ressortir « la vieillesse, la décrépitude, pourrions-nous dire, d'un grande partie de notre tonnage. »

riode de cinq ans qui va de 1917 à 1921, la participation du pavillon étranger monte à 63 0/0, et pour les années 1922-23 à 73,8 0/0. C'est-à-dire que l'Espagne paie à l'étranger les 3/4 du fret nécessaire par son commerce extérieur. Tribut d'autant plus lourd que, pendant que les compagnies étrangères s'enrichissent, l'industrie navale espagnole traverse une terrible crise de chômage. Situation vraiment paradoxale qui trouve son explication dans ce fait que les navires espagnols restent à quai parce que trop vieux et économiquement inexploitable.

Sociétés de constructions navales et compagnies d'armement ont profité des copieux bénéfices que leur assurait la situation anormale créée par la hausse des frêts pour distribuer de gros dividendes à leurs actionnaires, mais ne se sont souciées que médiocrement de se créer un outillage nouveau. Il y a d'honorables exceptions: c'est ainsi que la « *Compañía Trasatlántica* » a fait exécuter dans les chantiers du Ferrol des unités d'un plus fort tonnage qu'on n'avait vu jusqu'alors en Espagne, mais la tendance générale a été de réaliser avec le moins de frais possible les plus gros bénéfices et de les dissiper immédiatement.

Le résultat ne s'est pas fait attendre longtemps. La leçon fut brutale. Dès 1919 l'armement espagnol ressentit durement les effets de la concurrence étrangère. Le mal ne fit que croître en 1920 et 1921 à mesure que les pays belligérants étaient

à même de reconstituer leurs flottes (1). En 1922, c'est le marasme complet dont les journaux d'alors font la lamentable description: dans tous les ports, la plupart des navires sont à l'amarre; plus de 300 bateaux, formant un total de 400 tonnes de poids, restent inactifs, tandis que les navires étrangers s'approprient, en réalisant de bons bénéfices, le trafic maritime de l'Espagne; et les Compagnies de construction et de navigation, qui n'ont pas su s'aider elles-mêmes pendant la période des vaches grasses constituée par la guerre, réclament l'aide du gouvernement en même temps qu'elles l'accablent de

(1) On peut mesurer l'étendue du désastre par la perte de 2.550 points éprouvée par les actions de la principale société, la « Sota » en quelques mois. La débacle se produisit donc plus vite et plus durement pour les valeurs de navigations que pour toutes les autres. De même elle persista plus longtemps. En 1921 toutes les actions perdent sur l'année précédente : la « Sota » 350 points, la « Nervion » 720, la « Vascongada » 200, l'« Union » 165, la « Bachi » 400. En 1922 aucune ne se relève sérieusement et la majorité continue de subir la baisse. Voici les chiffres comparatifs de 1921 et 1922 :

	1921	1922
Sota,.....	1.290	1.265
Nervion	555	410
Vascongada.....	200	227
Union.....	150	155
Bachi.....	400	375

Bref, la conclusion de la paix fut un désastre pour la navigation espagnole.

reproches. Et celui-ci, docile à toutes les suggestions, après une trop longue indifférence, prend une série de mesures fragmentaires et empiriques pour remédier au mal qu'il n'a su prévoir ni prévenir par un programme d'ensemble.

Sur la demande de nombreuses Compagnies de navigation et Chambres de Commerce, le Ministre du Fomento publie au début d'août 1920 une Real Orden qui dispose :

« 1° Sont supprimées toutes les autorisations concédés jusqu'à ce jour à des bateaux étrangers pour faire le cabotage national. »

Mesure très légèrement tempérée par cette dérogation :

« 2° La Direction du commerce pourra concéder les autorisations qu'elles jugera convenables aux nécessités du trafic national, mais toujours pour un seul voyage, et exclusivement pour des cargaisons de liège et de charbon. »

Le 7 octobre 1921, un décret royal applique la franchise de droit aux bateaux de fer ou acier comptant moins de dix ans d'âge et demandant à passer sous pavillon espagnol, ainsi qu'aux bateaux de bois comptant moins de cinq ans, les uns et les autres devant jauger au moins 2.000 tonnes, et sous cette réserve que les bateaux ainsi passés en franchise de droit sous le pavillon espagnol ne pourront s'adonner au cabotage ni au service des lignes subventionnées.

Au cours de la même année 1921, sur les ins-

tances de la Fédération des Armateurs et de la Ligue maritime espagnole, quelques autres mesures de protection sont prises; un décret royal du 20 avril notamment proroge les effets de la loi du 14 juin 1909 et du règlement du 13 octobre 1913 concernant les primes à la construction des bateaux excédant 100 tonnes de jauge totale.

Mais surtout, le Ministère du Fomento élabore, en tenant compte des recommandations de la Ligue Maritime, des Chambres de Commerce et de la Commission protectrice de la Production nationale, un projet d'ensemble destiné à protéger pendant la crise l'industrie navale espagnole et à favoriser ensuite son essor.

Voici l'essentiel de ce projet:

Les droits sur les navires de construction étrangère nationalisés seront de 15, 20, 25 pesetas par tonne.

Prime par tonne à la construction nationale des navires.

Prime à la navigation.

Réserve exclusive du cabotage, pilotage et pêche aux navires de construction espagnole ou nationalisés à la date de la promulgation de la loi.

Les primes seront fixées par le gouvernement après avis d'une Commission composée de représentants du gouvernement et des intéressés.

Subventions ou garanties d'intérêt pour certaines lignes.

Concession de crédits bancaires, prêts ou avances de l'Etat au bénéfice de la construction.

Obligation pour les lignes subventionnées de n'employer que du personnel national.

Les navires qui ont bénéficié de primes pour leur construction ne pourront être aliénés à l'étranger pendant 5 ans. Dans les cinq années qui suivent, ils pourront l'être moyennant remboursement des primes et autres bénéfices de la protection (Boletín oficial de la Liga Marítima, juillet-août 1924).

Ce projet fut présenté aux Cortès par décret royal du 24 avril 1924.

En automne 1923, bien que la crise n'ait rien perdu de son acuité, il n'est toujours qu'un projet.

Cette situation a engagé la Chambre officielle du Commerce, de l'Industrie et de la Navigation de Bilbao à adresser, en octobre 1923, au Président du Directoire militaire une requête résumant les besoins et les revendications des industries de construction et transport maritimes. Ces revendications visent tout d'abord à la mise en vigueur des différents textes assurant des primes et avantages divers à la construction nationale et ensuite le vote rapide du projet. Et sans doute on peut espérer plus de décision et de promptitude de la part du Directoire que du précédent régime, mais, on le voit, toutes les mesures exigées par l'industrie ou proposées par le gouvernement sont toujours des mesures de protection, non d'organisation.

La « Vida Marítima » du 15 avril 1922, publiant

d'après une statistique du Shipping Board les chiffres des subventions accordées avant la guerre par les divers pays à leurs marines marchandes, en tire cette conclusion :

« Si, avant la guerre, l'effort en vue de protéger la marine marchande était si considérable de toutes parts, que ne doit-on pas faire maintenant dans une situation si critique qu'il n'y en a pas de semblable dans l'histoire moderne des flottes. »

*
* *

L'idéal est toujours de se faire un rempart contre la concurrence étrangère, non de se mettre en état de l'affronter. Et cependant plusieurs écrivains espagnols ont bien signalé les véritables bases d'une réorganisation navale; M. A. Lopez Perea, notamment, dans une série d'articles (« Financiero », 23 mai 27 juin et 19 septembre 1919), intitulés Problemas Maritimos, signale l'importance de l'éducation professionnelle des équipages :

« Pour développer la marine marchande il ne suffit pas de promulguer des lois protectionnistes qui aident aux constructions navales; il faut avant tout affermir les bases d'une œuvre aussi importante en protégeant en premier lieu le personnel chargé de faire fructifier cette richesse. C'est pourquoi nous applaudissons le gouvernement quand il manifeste l'intention de prêter son attention à l'établissement de lois sociales maritimes; il importe surtout de

résoudre le problème de l'éducation professionnelle. »

L'Espagne est en effet le seul pays du monde qui ne possède pas de centres officiels d'instruction pour le personnel maritime. A la suite d'un accord entre les Ministres de l'Instruction publique et de la Marine, un décret royal de mai 1915 a bien établi sur le littoral espagnol 13 écoles spéciales d'enseignement nautique, mais ces écoles n'ont encore pris aucun développement car l'Etat ne leur a accordé aucune subvention.

Education professionnelle, établissement d'un crédit naval sous la tutelle et la surveillance de l'Etat, amélioration des services défectueux comme ceux d'Extrême-Orient, voilà des revendications plus désintéressées que les demandes de subsides et de protection. Il faut espérer que le nouveau régime les accueillera de préférence.

CHAPITRE IX

Banques.

Ce que nous avons dit au début de cette étude de l'accroissement considérable des disponibilités en Espagne et de l'impulsion donnée momentanément par la guerre à certaines industries permettrait de conclure à priori que le commerce de banque a dû connaître aussi, entre 1914 et 1918, une période de grande activité. Il en fut ainsi, en effet; cependant le mouvement fut peut-être un peu plus lent à se manifester que dans les autres branches de l'activité économique. Ce retard trouve son explication dans ce fait que les banques espagnoles, peu habituées aux grandes affaires, eurent besoin de s'y adapter petit à petit. (Ce même fait explique le développement des banques étrangères en territoire espagnol.)

« Au moment de la déclaration de guerre, et pendant les six premiers mois de celle-ci, les banques espagnoles manifestèrent une certaine désorientation.

« Ce fut en quelque sorte un mouvement réflexe devant l'inconnu, plutôt que la répercussion effective du conflit sur le commerce bancaire espa-

gnol. Exclusivement national, ce commerce n'avait avec l'étranger que des engagements sans portée, aucunement susceptibles d'ébranler ses assises. » (D. Sero Badia, « Revue d'Espagne », 1-15 octobre 1919.)

Le malaise cessa au début de 1915 et bientôt se trouvèrent réunis tous les signes d'une évidente prospérité.

Le commerce et l'industrie disposant de plus d'argent, la banque se voit obligée d'augmenter son activité par la création de nouveaux établissements, par l'installation de succursales, par l'augmentation du capital, par l'appel au public en donnant des avantages aux comptes-courants.

Toutes opérations facilitées par l'accroissement de la circulation fiduciaire qui, dans le même temps, les rendait nécessaires.

A Madrid, à Barcelone et dans les provinces, la prospérité du commerce de banque se manifeste extérieurement par l'édification d'immeubles aux proportions colossales.

On aura une assez bonne idée des résultats obtenus pendant la guerre par la banque espagnole en considérant le tableau ci-dessous qui enregistre (en millions de pesetas) le capital versé en 1913, le capital versé en 1918 et la moyenne des dividendes distribués au cours des périodes 1909-1913 et 1914-1918:

Banques	Capitaux versés		Divid. distribués	
	(millions de peset.)		moyenne 0/0	
	1913	1918	1909-13	1914-18
De Castilla	6.50	6.50	4.20	5.10
Esp. de Credit.....	20.—	20.—	6.40	5.40
Hispa. Americano..	40.—	50.—	5.40	6.30
De Barcelona	10.—	25.—	9.40	14.—
Hispa. Colonial ...	15.34	15.34	7.22	8.24
Cto. Mercantil	12.50	12.50	4.40	7.20
Pres. y Descuentos	4.—	4.—	4.50	6.20
De Sabadell	2.50	2.50	3.32	6.24
De Tarrasa	2.25	7.50	8.23	9.35
Crédito y Docks...	1.75	2.63	1.85	7.60
De Reus	1.—	1.—	7.60	6.—
De Valls	1.25	1.25	4.—	5.12
Arnús Gari	5.—	5.—	6.98	10.02
Banca Arnús	5.—	5.—	5.50	6.50
De Bilbao	15.—	30.—	14.—	16.50
Del Comercio	5.—	5.—	12.—	12.—
Union Minera	4.—	20.—	12.—	1.—
De Vizcaya.....	8.50	15.—	8.80	12.—
De Santander	1.57	1.92	12.—	14.—
Mercantil	3.—	4.50	6.—	7.80
Crédit Navarro ...	2.—	2.—	15.—	15.—
De Vitoria	1.46	1.50	6.—	6.—
A reporter.....	167.62	238.14		

(1) Ce tableau est extrait de la « Revue d'Espagne »
du 1-15 octobre 1919.

Banques	Capitaux versés		Divid. distribués	
	(millions de peset.)		moyenne 0/0	
	1913	1918	1909-13	1914-18
—	—	—	—	—
Report.....	167.62	238.14		
Guipuzcoano	3.—	5.—	8.20	9.—
De San Sebastian.	1.50	1.50	4.—	6.20
Asturiano	4.—	4.—	4.50	5.60
De Guijon	5.—	5.—	8.—	6.90
De Vigo	2.97	3.—	2.40	3.40
Herrero	2.25	2.25	—.—	5.75
Castellano	3.—	3.—	4.—	4.80
De Burgos	0.60	0.60	7.—	8.—
Créd. de Zaragoza	1.—	1.—	12.—	13.—
De Aragon	2.—	4.—	4.—	5.80
De Cartagena	10.—	10.—	6.—	3.—
De Albacete	1.—	4.92	6.25	9.—
Créd. Balear	2.48	2.48	12.50	11.50
De Soller	0.45	0.45	12.—	11.60
	206.87	285.34		

Ainsi le capital versé dans les 36 établissements examinés a progressé de plus de 78 millions de pesetas entre 1913 et 1918, tandis que l'augmentation n'avait pas dépassé 22 millions de pesetas entre l'année 1909 et l'année 1914; le dividende moyen passe, de 7,85 pour cent entre 1909 et 1913, à 8,10 pour cent entre 1914 et 1918.

Et ces chiffres n'expriment évidemment qu'une

partie de la prospérité réelle de la banque espagnole pendant la guerre puisqu'ils ne tiennent pas compte des créations de guerre nombreuses et importantes (Banque basque, Banque de la Corogne, Banques Urquijo de Catalogne et de Biscaye).

Géographiquement, toutes les régions n'ont pas été au même point favorisées. Ce sont les banques de Catalogne qui ont connu pendant la guerre le maximum d'activité (comme elles connurent ensuite, nous l'allons voir, le plus grand malaise).

Les bénéfices réalisés par les banques domiciliées dans la seule ville de Barcelone ont passé de 6,8 millions de pesetas en 1913 à 14,1 millions en 1917. Les banques de Madrid et du Nord ont réalisé des bénéfices considérables aussi, mais qu'il est difficile d'apprécier exactement, car, certains établissements ayant augmenté leur capital, il en résulte que les bénéfices réels des banques sont plus élevés qu'il ne paraît.

Un phénomène tout à fait remarquable et qui est un indice certain de progrès économique est le mouvement de concentration bancaire auquel on a assisté en Espagne durant la guerre.

M. A. Marvaud le décrit en ces termes : (1).

« Cette évolution a débuté par la constitution d'associations régionales dont le principal objet est de défendre et de favoriser les intérêts de leurs asso-

(1) « Revue des Sciences Politiques, 15 août, 15 octobre 1920. »

ciés. Ce sont : « Asociación de Bancos y Banqueros del Norte le España » qui a groupé autour de l'Association des Banquiers de Barcelone toutes les banques locales de Catalogne, des Baléares, des provinces d'Aragon, de Valence et de Murcie; la « Asociación de Bancos y Banqueros des Nordoeste de España », qui a effectué la même opération pour les provinces basques, les Asturies et le Léon, et dont le centre est à Bilbao; la Agrupación de la « Banca Española del Centro de España », constituée à Madrid, et celle « del Sur de España » à Séville.

« Ces associations n'ont pas tardé, à leur tour, à se fédérer en un « Comité central de la Banca Española... »

« Cette concentration bancaire... a permis d'aborder des questions, telles que le rapatriement de la dette extérieure, que les efforts isolés d'organismes particuliers auraient été impuissants à résoudre. Enfin, elle a facilité une politique d'expansion et de diffusion du crédit, dont tous les établissements associés ont naturellement profité. »

Toute la banque et le pays ont en effet profité de cette solidarité et lorsqu'après le rétablissement de la paix, une période de resserrement succéda à celle des grandes affaires, ce fut elle qui préserva l'économie financière du pays de la catastrophe.

L'année 1918 fut en effet le couronnement de l'ère prospère : la Banque d'Espagne distribua cette année 105 pesetas par action contre 100 en 1917. En cette même année les dépôts dans les banques

dépassaient 6 milliards de pesetas alors qu'ils n'atteignaient en 1915 que 4.264.555.000 pesetas et. en 1917, 5.345.847.000.

Malgré la prospérité très réelle à laquelle elles étaient arrivées par suite de la guerre, les finances privées de l'Espagne, connurent au moment de la crise générale de 1919 et 1920, une période très critique. Il faut en trouver la cause dans la stagnation universelle des affaires, particulièrement dans la cessation brusque des commandes extraordinaires qui avaient donné un rapide essor aux industries espagnoles. La crise atteignit son point culminant au cours du dernier trimestre de 1920. A cette époque, il ne manqua pas de voix pour crier au casse-cou et il est intéressant, par exemple, de relire dans le « Sol » du 2 novembre — quelques semaines avant la débacle de la Banque de Barcelone — sous le titre « Hacia un desastre financiero? » ces avertissements prophétiques que les faits devaient sitôt corroborer : « Dans tous les centres financiers importants de l'étranger les Banques d'émission élèvent progressivement le fonds de l'escompte, obligeant en même temps la Banque privée à supprimer les crédits qui ne sont pas à la création effective de richesses.

« Les Etats-Unis et l'Angleterre furent les premiers à appliquer cette politique monétaire dans toute sa sévérité; et tous les pays qui ne se trouvent pas dans une situation financière désespérée suivent cet exemple. Tous, sauf l'Espagne qui donne tranquillement le bras à Berlin et à Vienne comme

on peut le voir par le tableau suivant qui indique le taux de l'escompte sur les différentes places :

Tokio et Helsingfors	8	%
Stockholm	7 1/2	%
Londres, New-York, Copenhague, Chris-		
tiania	7	%
Bruxelles-Lisbonne	5 1/2	%
Paris-Rome	6	%
Berlin-Vienne-Madrid	5	%

« Il importe de considérer qu'En Espagne, le taux réel de l'escompte pour les Banques privées ne dépasse pas 4 % et comme, d'autre part, on ne fait aucune distinction sur l'utilisation des crédits, on peut dire que l'Espagne est la nation où la spéculation est le plus facile et même protégée officiellement... La politique du Gouvernement (ministère Dato) est parfaitement d'accord avec les idéals qui ont assuré une large renommée au président du Conseil. Elle maintient un taux peu élevé pour l'argent — la seule chose bon marché qu'elle ait obtenue jusqu'ici — et, naturellement, il n'y a pas un exportateur ou un armateur qui change en pesetas sa monnaie étrangère parce qu'il trouve plus d'avantage à la laisser en comptes-courants dans les Banques de Londres ou de New-York, où on lui paie un intérêt élevé. Et, comme en même temps l'inflation monétaire incessante fait monter les prix à l'intérieur, notre capacité d'exportation diminue. La conséquence de tout cela est que l'Espagne a toujours moins de

monnaie étrangère pour payer ses achats aux autres pays. Et la peseta, à force d'être offerte, perd de sa valeur. »

Cet avertissement sévère, mais plus justifié que le reproche de pusillanimité fait à la même époque par M. Sero Badia à la Banque espagnole (V. Revue d'Espagne 1-15 octobre 1919), reçut bientôt une éclatante confirmation.

Ce furent principalement les deux régions industrielles cantabrique et catalane qui se ressentirent de la dépression économique.

En Catalogne, la première et la plus importante victime de la crise fut la « Banque de Barcelone » qui fut obligée de suspendre ses paiements à la fin de 1920; il convient d'ajouter que sa direction avait péché par trop d'audace. Sortant de son rôle de banque de dépôts et comptes-courants qu'elle avait joué avec succès pendant de nombreuses années, elle avait jugé habile, à la suite de la guerre, de se transformer en banque industrielle et commerciale. C'était lier son sort à la fortune des traditions commerciales de l'Espagne et du monde.

La suspension des paiements de la « Banque de « Barcelone », le 27 décembre 1920, a sans doute porté un assez rude coup au marché financier de la région catalane, mais s'il se fut produit 20 ans plus tôt, il eut provoqué un terrible désastre national. Au début du XX^e siècle en effet, la « Banque de Barcelone » était la clef de voûte de l'édifice économique espagnol. Tandis que maintenant, en même

temps que la richesse s'est développée, elle s'est trouvée répartie entre de nombreux établissements devenus aussi puissants que la vieille banque.

La considération des erreurs et de l'infortune de la « Banque de Barcelone », (1) ainsi que de quelques désastres de moindre importance dans la Banque de la région cantabrique, a fait aussitôt souffler un vent de prudence sur tous les autres établissements, et l'on peut dire que la leçon valait peut-être bien un krach, puisqu'elle a sans doute évité de plus grands malheurs.

Et, de fait, les deux années qui suivirent, furent des années de « recueillement et de cicatrisation ».

Mais, dès le début de 1923, on peut constater (*Economista*, 13 janvier) que la confiance renaît : « les gens, commençant à réfléchir qu'il est absurde

(1) La « Gaceta » du 22 mars 1923 a publié un jugement rendu à Barcelone en première instance et qui déclare la Banque de Barcelone en état légal de suspension de paiements et d'insolvabilité provisoire, son passif excédant son actif. Les causes qui ont amené la suspension des paiements sont, d'après les syndics : 1° le manque d'études, de préparation et d'organisation adéquates pour se livrer à des opérations auxquelles la Banque ne s'était pas livrée jusqu'alors ; 2° le manque d'éléments directeurs suffisamment préparés ; 3° l'imprudence de certaines opérations portant sur des devises étrangères ; 4° la baisse générale des valeurs qui, produisant la faillite de firmes importantes et la gêne de certaines autres, paralysa les rentrées alors que les déposants se pressaient pour être remboursés.

de conserver de fortes sommes improductives, se souviennent qu'en 52 ans aucune banque espagnole n'a fait faillite ».

D'autre part, sauf quelques exceptions incompréhensibles, les banques ont poussé à l'extrême la politique de prudence et ont affecté au cours des deux dernières années de fortes sommes aux réserves apparentes ou occultes.

Les bénéfices de presque toutes ont été excellents en 1922. Les effets de l'après-guerre sur le crédit se sont apaisés, les intérêts ont été élevés et l'ensemble a agi de façon favorable sur les balances.

D'ailleurs, la situation de la « Banque d'Espagne », pivot du crédit général, est de nature à inspirer confiance.

Voici pour les cinq dernières années comment se solde le compte de la Banque d'Espagne :

Bénéfices de la Banque Part de l'Etat		
(en millions de pesetas)		
1918	63,5	10,3
1919	79,8	13,3
1920	91,7	18,3
1921	136,4	37,6
1922	101	50

Voici encore quelques indications qui permettent de se représenter la situation de la banque

d'émission en comparaison avec la « Banque de France ».

On sait qu'à la fin de 1922 la circulation des billets atteignait chez nous 36 milliards en chiffres ronds (1).

Les billets en circulation en Espagne atteignent 4.136 millions; c'est-à-dire que, tandis que chaque Français dispose de 900 francs approximativement, chaque Espagnol n'a que 200 pesetas en billets. Cette disproportion n'est pas si réelle qu'il semble à première vue, car, par l'effet du change, les marchandises en France coûtent deux ou trois fois plus cher qu'en Espagne; le pouvoir d'achat du billet est deux ou trois fois moindre. D'autre part, les nécessités du commerce, de l'industrie et de la finance sont, en France, beaucoup plus élevées qu'en Espagne; par exemple, un Français maniera par an plus de 4.000 francs pour le commerce extérieur, tandis que les nécessités d'un Espagnol ne s'élèvent qu'à 200 pesetas, c'est-à-dire sont cinq fois moindres...

A la fin de l'an passé, la réserve métallique de la « Banque de France » s'élevait à 5.824 millions de francs, soit environ 15 0/0 des billets en circulation.

En Espagne, l'or de la Banque couvre ses billets dans la proportion de 57 0/0 environ.

(1) En déduisant le prêt fait à l'Etat, elle ne serait que de 12 milliards et demi environ.

L'escompte des effets de commerce a porté à la « Banque de France », au cours de l'année 1922, sur une somme de 34 milliards de francs ; pour la « Banque d'Espagne » 6 milliards.

La « Banque de France » a reçu de ses titulaires de comptes 12 milliards d'effets à recouvrer en France ou à l'étranger. Les avances sur titres se sont élevées à 21.089 millions de francs. En Espagne, l'opération analogue a atteint 848 millions, soit 25 fois moins.

Le mouvement des comptes-courants a atteint à la « Banque de France » le chiffre formidable de 1.092.388 millions de francs ; à la « Banque d'Espagne » 58.388 millions de pesetas. Le solde des comptes-courants s'élevait à la « Banque de France », à la fin de l'an passé, à 2.334 millions de francs, contre 1.065 millions de pesetas, ce qui semble indiquer une beaucoup plus grande activité des capitaux en France.

Le bénéfice net commercial de la « Banque de France » pour l'exercice 1922 a été de 241.113.470 francs, le dividende distribué de 280 francs.

Le bénéfice liquide de la « Banque d'Espagne » a été de 101 millions de pesetas.

*
* *

Dans l'histoire de la Banque d'émission espa-

gnole depuis 1913 (1), deux faits méritent de retenir particulièrement l'attention: l'attitude de la Banque lors de la déclaration de guerre de 1914 et sa politique monétaire pendant et depuis la guerre.

La déclaration de guerre de 1914 donna, nous l'avons vu, une assez forte secousse au monde financier et industriel espagnol, et s'il s'en remit vite, ce fut surtout grâce à la politique altruiste, énergique et adroite à la fois, de la Banque d'Espagne. Sans atteindre les mêmes proportions que chez les belligérants et sans nécessiter les mêmes mesures radicales, le mouvement de défiance créé par la déclai-

(1) Rappelons les principaux textes constituant l'histoire législative du Banco de España, issu de la fusion du Banco español de San Fernando et du Banco de Isabel II (loi du 28 janvier 1856).

Voici, d'après Martinez Pérez (El banco de España 1912) l'essentiel de cette histoire. La première période va de la création au décret du 19 mars 1874. C'est la période des banques d'émission multiples: les banques de Barcelone et de Cadix et une douzaine d'autres banques partageant avec la banque d'Espagne le privilège de l'émission. Le décret du 19 mars 1874 vint mettre fin à ce régime. Ses dispositions, devenues loi le 17 juillet 1876 constituèrent la charte de la Banque: elle reçut pour 30 ans le privilège d'émission pour toute la Péninsule et îles adjacentes. La concession expirait donc à la fin de 1904. Une loi du 27 décembre de la même année (ley de ordenación bancaria) a renouvelé pour 25 ans, c'est-à-dire jusqu'en 1929, le privilège du Banco de España aux conditions suivantes: le capital de la Banque est porté de 150 millions à 177

ration de guerre eût pu, sans cette « politique », entraîner de redoutables conséquences: les gens se précipitaient aux caisses des banques pour recouvrer leurs disponibilités, l'argent sortait par millions des caisses et maints établissements eussent sans doute fait faillite sans l'aide généreuse de la Banque centrale, aide dont tous lui surent gré et dont certains lui exprimèrent matériellement leur reconnaissance, comme les Banques de Bilbao qui remirent au directeur de la succursale du Banco de España en cette ville une plaque commémorant les services que leur rendit la banque d'émission lors de la crise de 1914. (Cf. E. Miñana et J. A. Galvarriato, « Los bancos de emisión antes de la guerra, en la guerra y despues

avec faculté de l'élever ultérieurement à 250 millions. En compensation de la concession du privilège, l'Etat prend une part dans les bénéfices de la Banque (part progressive à mesure qu'augmente le dividende distribué) ; il bénéficie d'un prêt sans intérêt de 150 millions (ce qui représente à 5 0/0 du bénéfice de 187,50 millions pour les 25 ans de la concession) et d'un crédit de Trésorerie qui ne porte pas intérêt tant que le solde passif de l'Etat n'excède pas 200 millions et seulement 1 ou 2 0/0 au delà suivant l'importance de l'excédent. Enfin, la Banque fait gratuitement à l'Etat le service de la Trésorerie. Bien que les circonstances de la guerre aient démontré le peu d'intérêt qu'il y a à fixer un maximum d'émission, la loi de 1921 a cru néanmoins devoir en fixer un, 6.000 millions; sous les garanties suivantes : jusqu'à 4.000 millions 45 0/0 dont au moins 40 0/0 d'or ; au delà 60 0/0 dont 50 0/0 d'or.

de la guerra », pages 239-244). Mais, mieux que des plaques commémoratives ou d'autres témoignages de gratitude, les chiffres attestent l'œuvre de la « Banque d'Espagne » pour conjurer la déroute. L'augmentation de toutes les opérations commerciales dans le bilan de 1914 par rapport à l'exercice précédent donne une idée du concours généreux prêté à l'économie espagnole par la Banque au moment de la crise :

1914

Excédent d'opérations par rapport à 1913	Millions de pesetas
---	------------------------

7.547 escomptes s ^r la place p ^r une valeur de	252,74
407.598 — d'autres places —	173,78
660.567 effets sur la province —	137,80
1.812 prêts sur valeurs mobilières —	15,52
3.508 crédits s ^r gar. de valeurs mobilières	264,37

Au total, un excédant par rapport à 1913 de 1.075.712 opérations de caractère purement commercial pour 564.328.445 pesetas.

« Voilà, dit le rapport de 1914, comment la « Banque d'Espagne » a rempli son devoir en des moments difficiles, et le Conseil à la satisfaction de constater que les classes productrices les plus modestes ont participé au bénéfice du crédit consenti. La preuve de ce fait se trouve dans le détail de notre portefeuille d'escompte sur la place au 31 décembre :

sur 48.663 effets, 32.598 sont inférieurs à 5.000 pesetas. »

En effet, « le Conseil de Régence, appréciant la gravité de la situation, comprit que le principal devoir de la Banque nationale était de prêter tout son concours et son appui aussi bien aux caisses d'épargne, aux plus modestes industriels, commerçants ou propriétaires dignes de crédit qu'aux établissements les plus importants. » (*Ibid.*)

Dès avant la fin de 1914, l'alerte était finie et le rôle commercial de la Banque d'Espagne quasi-terminé. Néanmoins, elle prit encore, au cours de la guerre, quelques mesures destinées à favoriser l'exportation des produits espagnols et l'importation des matières premières, notamment en pratiquant l'escompte à long terme des traites d'outre-mer, à protéger l'agriculture, en faisant des avances de fonds sur la garantie des récoltes, ou telles industries défavorisées, comme l'industrie du bouchon. En outre, elle continua de faire le service gratuit de la Trésorerie pour le compte de l'Etat, selon les termes de sa charte de concession; enfin, elle se fit le banquier du gouvernement comme nous aurons l'occasion de le constater à propos de l'inflation. Mais ce qui mérite particulièrement d'être retenu dans l'histoire du Banco de España depuis 10 ans, c'est la politique qu'elle a suivie dans sa fonction propre de banque d'émission, sa politique monétaire.

Dès le début du mois d'août 1914, l'importance des opérations commerciales admises par la Banque

et l'excédent des paiements sur les rentrées qui en résulta, l'obligèrent à augmenter le volume des billets en circulation. C'est ce que permit le Real decreto du 5 août portant à 2.500 millions de pesetas la faculté d'émission, sous la réserve que la quantité dépassant 2.000 millions serait garantie par une égale quantité de métal. En conséquence, la Banque se préoccupa de renforcer ses réserves métalliques en acquérant pour 98,60 millions de pesetas de métal jaune. En même temps, par suite des circonstances exceptionnelles créées par la guerre et par mesure de prudence, la Banque crut devoir élever à 5 1/2 0/0 le taux de l'escompte et celui des prêts sur valeur, taux qu'elle abaissa rapidement à 4 1/2 pour l'escompte et 5 pour les prêts.

Dès 1915, la confiance étant complètement revenue et le volume des affaires commençant à augmenter en même temps que les disponibilités monétaires du pays, le taux de l'intérêt des prêts put à son tour être ramené à 4 1/2. La circulation des billets n'atteignit cette année que 2.400,17 millions de pesetas, tandis que la Banque acquérait 289.49 millions de pesetas d'or. (C'est en cette même année que la Banque inaugura une politique de crédits à l'exportation qui contribua dans une large mesure à l'essor du commerce espagnol au cours des années de guerre).

Pendant l'année 1916, poursuivant la politique monétaire inaugurée en 1914, la Banque acquérait encore 379,59 millions d'or, si bien qu'à la fin de

cette année, les réserves métalliques garantissaient 38 0/0 de la circulation fiduciaire qui s'élevait alors au chiffre de 2.360.083.500 pesetas.

L'activité de la vie économique espagnole et l'augmentation du prix de tous les produits obligèrent la Banque, au cours de 1917, à dépasser le chiffre de 2.500 millions fixé par le dernier décret comme maximum de la circulation fiduciaire. Le Real decreto du 10 mars permit l'émission de nouveaux billets jusqu'à concurrence de 3 milliards, sous l'obligation de garantir par une réserve égale d'or toute émission excédant 2.500 millions. La circulation des billets atteignit à la fin de cet exercice la somme de 2.798,64 millions, mais la Banque, renforçant toujours ses réserves d'or, en acquit encore pour 714,67 millions, si bien qu'à la fin de cette année les réserves d'or de la Banque, qui arrivaient seulement à 597,86 millions à la fin de 1913, atteignaient 2.053,66 millions qui, joints aux réserves argent, garantissaient le papier dans la proportion de 98 0/0.

Au cours de l'année 1918, une nouvelle augmentation de la circulation monétaire dut être consentie par Real decreto du 6 août, le maximum d'émission fut porté à 3.500 millions. En fait, la circulation atteignit au cours de cet exercice 3.334.288.425 pesetas, tandis que la Banque acquérait encore 255,89 millions d'or. (Au cours de cette même année 1918, un accord passé entre le Trésor et la Banque vint modifier le convenio de 1901 autorisant le Trésor à se faire avancer 75 millions sans

intérêt par la Banque: le crédit fut porté à 150 millions.)

Dès le début de l'année 1919, il fallut reporter encore la limite de l'émission: un décret du 2 janvier la fixa à 4.000 millions et comme, à la fin de l'année, la circulation approchait de ce chiffre (3.866,92), on dut, le 27 décembre, porter la limite à 4.500 millions. Cependant, les réserves or ne croissaient pas dans les mêmes proportions: il ne fut acquis cette année que 171,50 millions de métal jaune. (A la fin de cette année, le crédit consenti au Trésor fut porté à 200 millions.)

Au cours de 1919, le taux d'intérêt des prêts et crédits sur valeurs sûres (valeurs de l'Etat et du Trésor, parts de la Banque hypothécaire, actions de la Compagnie fermière des tabacs) fut réduit à 3 1/2 0/0, puis bientôt relevé à 4, le taux de l'escompte et de l'intérêt des prêts sur valeurs industrielles fixé à 5 0/0. Mais l'élévation du taux de l'intérêt dans les autres pays, provoquant l'émigration des capitaux espagnols, la Banque fut obligée, en 1920, de relever le taux de l'intérêt à 4 1/2 pour les prêts sur valeurs sûres, 5 1/2 pour les prêts sur les valeurs industrielles, 6 1/2 pour les prêts non garantis; enfin le taux de l'escompte fut porté à 6 0/0.

Au cours de cette année 1920, la circulation fiduciaire atteignit le chiffre de 4.026,25 millions et les réserves d'or 2.530,09 millions (non compris le stock des correspondants étrangers), chiffre qui marquait une augmentation de 54,68 millions sur

l'année précédente et ne fut plus atteint depuis, car, à la fin de 1921, les réserves-or n'atteignaient que 2.449,28 millions; à la fin de 1922: 2.484,29, et à la fin de 1923: 2.448,45. Il est vrai que le stock des billets n'augmenta plus guère depuis lors. Il atteignit en 1920 le chiffre de 4.026,25 millions et un décret du 7 octobre éleva la limite à 5 milliards. Cette limite n'a pas été atteinte: à la fin de 1921, la circulation fiduciaire arrivait à 4.244,28 millions, à la fin de 1922 à 4.136,95 et à la fin de 1923 à 4.288,85 millions de pesetas. Entre temps, le taux de l'escompte était ramené à 5 0/0.

Nous n'avons pas parlé des variations des réserves-argent de la Banque: la garantie argent ne joue en effet qu'un rôle secondaire et le stock n'a pas subi d'importantes variations: de 716 millions fin 1913, il descend lentement jusqu'à 573 millions fin 1920 pour remonter à 651 pendant 1923.

Si l'on veut porter un jugement sur cette politique monétaire de la « Banque d'Espagne » au cours des années de guerre, on peut dire que ce fut une politique sage et prévoyante: poursuivant la ligne de conduite adoptée déjà plusieurs années avant la guerre et soucieuse d'éviter que la devise espagnole repassât par la crise qu'elle avait subie à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, la Banque d'Espagne s'est efforcée d'étayer solidement la peseta par une forte réserve d'or acquise dans les conditions les plus favorables. Et pourtant, voici qu'après avoir connu de beaux jours inattendus et fait prime sur les autres devises, la peseta subit maintenant une dépréciation

bien plus forte que celles qu'elle connut jamais: à partir de 1920, on la voit perdre peu à peu du terrain par rapport aux devises qui continuèrent de se tenir plus proches de leur parité-or. A la fin de 1920, la perte est déjà appréciable sur les cours de la livre, du dollar et du franc suisse; en 1921 le mouvement s'accroît, le franc suisse cote 137,80 en fin d'année. En 1922, le change espagnol regagne un peu de terrain dans l'ensemble, mais en 1923 le mouvement descendant reprend et s'accroît en fin d'année.

On aura une idée de cette descente lente mais sûre de la peseta à partir du rétablissement de la paix en consultant les cotes du dollar et de la livre:

Dates	Dollar	Livre
1 ^{er} Janvier 1919	4,97	23,75
1 ^{er} Juillet —	5,02	23
1 ^{er} Octobre —	5,23	22,05
1 ^{er} Janvier 1920	5,20	19,81
1 ^{er} Juillet —	6,05	23,94
1 ^{er} Novembre —	7,17	24,97
1 ^{er} Décembre —	7,64	26,76
2 Janvier 1921	7,56	26,80
1 ^{er} Juillet —	7,67	28,78
1 ^{er} Octobre —	7,67	28,67
1 ^{er} Janvier 1922	6,66	28,13
1 ^{er} Juillet —	6,41	28,38
1 ^{er} Octobre —	6,62	29,08
1 ^{er} Janvier 1923	6,37	29,56
2 Juillet —	7,07	33,55

14 Septembre —		7,49	34,07
15 Décembre —		7,67	33,45
31 Décembre —		7,72	33,52

Mieux encore que par la comparaison avec les devises étrangères même les plus stables et les plus proches de la parité, on peut se rendre compte de la perte enregistrée par la peseta en examinant les cotes de l'or. Un calcul simple permet de mesurer pour tous les pays la perte enregistrée par la devise sur sa parité si l'on connaît la cote de l'once d'or fin à Londres et la cote du change anglais par rapport à la devise envisagée, mais pour les pays où les droits de douane sont payables en or, il est plus aisé de prendre les cotes données chaque mois par l'Administration des douanes indiquant le coefficient de majoration. En Espagne, ces cotes sont établies du 23 au 23 d'après le change moyen de l'once or et de la livre au cours du mois antérieur. On constate ainsi, qu'après avoir subi de fortes baisses au cours de 1921 (puisque le change de l'or s'était maintenu toute cette année-là entre 149,09 et 137,23, se tenant le plus souvent aux alentours de 145) la peseta s'était relevée en 1922, car si le chiffre de janvier (calculé sur décembre 1921) était encore de 128,55, on descendait à 122,56 pour juillet, mais en fin d'année l'or reprenait son ascension pour atteindre 126,18 en décembre. Enfin, en 1923, cette marche ascensionnelle de l'or a été régulière pour atteindre 147,60 en fin d'année.

Dès l'apparition du phénomène, on s'est précoc-

cupé de l'expliquer et de rechercher les moyens de le conjurer. Dès le 29 octobre 1919, par Real Orden, le gouvernement créait une Commission du change chargée principalement de « réfréner les excès de la spéculation ». Expliquer la dépréciation de la devise par la spéculation, c'est la tendance ordinaire des gouvernements ; malheureusement, c'est une explication qui n'explique rien. Aussi bien il ne semble pas que l'activité de la Commission du change ait eu des résultats appréciables.

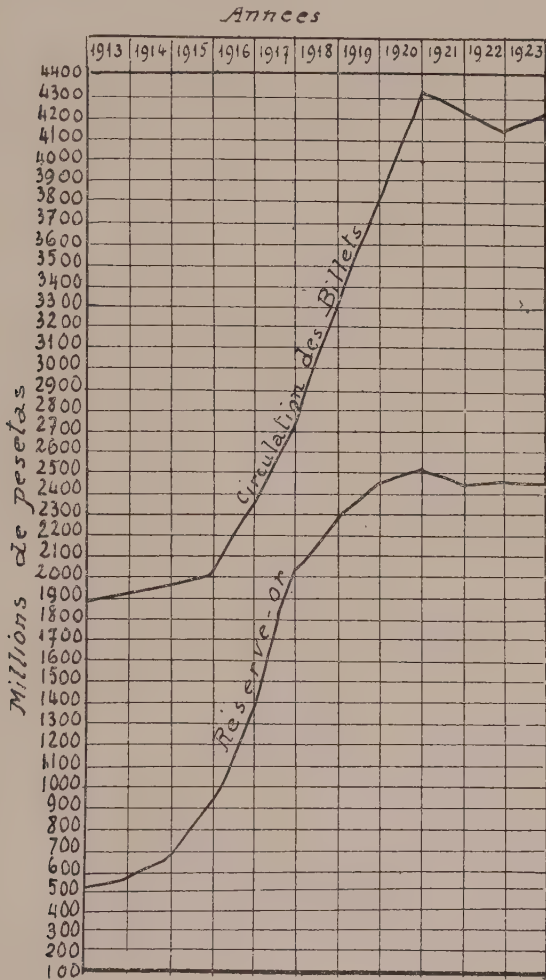
On a voulu expliquer aussi la baisse de la peseta par la diminution relative de la garantie métallique après 1917. On lit ainsi dans « El Economista » du 2 octobre 1920 :

« Si l'on examine les chiffres indiquant l'encaisse-or et la circulation des billets, on s'aperçoit que d'août 1914 à juillet 1918 l'augmentation de la circulation fiduciaire représente seulement les achats d'or faits par la Banque. C'est l'époque de la prospérité économique de l'Espagne; l'argent entre en flots d'or par les frontières; la Banque l'acquiert et, en échange, émet des signes monétaires, en partie sous forme de billets, en partie sous forme de comptes-courants. L'argent abondait alors en Espagne, point n'était besoin de recourir à la Banque et le chiffre du taux d'escompte put être abaissé. Résultat : les billets émis ne représentaient même pas l'or acquis et la garantie métallique augmentait constamment.

« A partir du printemps 1918, changement de décor... la circulation fiduciaire augmente plus que

l'encaisse-or et la garantie métallique du billet baisse. »

Nous savons que les faits invoqués ici sont exacts. On s'en rendra compte mieux encore en consultant le tableau ci-dessous :



Nous voyons, en effet, qu'après avoir atteint 73 % pour l'année 1917, la proportion de la garantie-or tombe à 69 en 1918, à 64 en 1919, à 58 en 1920, pour se fixer ensuite aux alentours de 55, mais si l'on veut bien constater qu'en 1913, année où la peseta fut tout près du pair, l'or ne garantissait que 34 % des billets, on se rendra compte que l'explication de la baisse de la peseta par la baisse de la garantie-or est peu convaincante.

Quels sont donc, parmi les multiples éléments qui agissent sur le cours d'une devise, ceux qui ont eu l'influence prépondérante! Il en est un que nous connaissons déjà et dont l'influence, quoique relative, ne doit pas être négligée: le déficit de la balance commerciale. Sur cet élément, la Banque d'Espagne n'a qu'un pouvoir indirect; sans doute elle peut, par sa politique de crédits, favoriser d'une façon appréciable le commerce d'exportation, mais ce n'est, en définitive, pas son office et son influence dans ce domaine reste faible.

Il est, au contraire, un facteur essentiel du mouvement de la devise sur lequel la Banque d'émission a, théoriquement, un pouvoir souverain; la circulation monétaire.

On sait qu'une des causes principales de la dépréciation d'une monnaie (fiduciaire ou réelle), tant sur le marché intérieur que sur le marché des changes, c'est sa surabondance. Mais quand peut-on dire qu'il y a surabondance de signes monétaires? On admet généralement, comme proportion moyenne

celle qu'à déterminée l'Union latine : 14 francs de monnaie divisionnaire par habitant et 10 fois ce chiffre, soit 140 francs, pour toutes monnaies. Or, à la fin de l'année 1920, au moment où le mouvement de baisse de la peseta commença à prendre de l'ampleur, le chiffre des seuls billets en circulation représentait une moyenne de 212 pesetas par habitant (*Economista* 20 novembre 1920). Mais pourquoi est-on arrivé à un chiffre si élevé? Et pourquoi, après avoir répondu à un besoin, cette abondance de monnaie est-elle devenue importune? En d'autres termes à quel moment l'inflation s'est-elle manifestée? Au moment où le volume des affaires diminuait, une partie du stock monétaire est devenue inutile; ce qui importe, en effet, ce n'est pas l'abondance absolue des signes monétaires mais leur abondance relative au nombre et à l'importance des transactions qu'ils servent à solder. Pendant les années prospères, de 1914 à 1918, nous avons vu la Banque d'Espagne opérer des émissions répétées pour faire face à des besoins indiscutables; après 1918, les émissions de billets sont devenues de moins en moins fortes, mais les besoins ont diminué et beaucoup plus rapidement. Et l'on s'est trouvé en présence d'une surabondance de numéraire, cause principale de la cherté de la vie et cause importante de la baisse du change.

Mais pourquoi la Banque d'Espagne n'a-t-elle pas pu restreindre la circulation, la ramener au point où elle satisfait au besoin des échanges sans l'excéder?

Disons tout d'abord qu'il est très difficile de déterminer ce point et cette proportion. Une insuffisance des moyens de réglemens est parfois plus désastreuse (on a pu le voir lors de la crise qui amena les Etats-Unis à modifier tout leur système bancaire et monétaire) que la surabondance (1). Et une fois le mouvement d'inflation commencé, on tourne dans un cercle vicieux; l'inflation fait augmenter le prix de tous les produits, mais l'enchérissement a pour effet que toutes les entreprises ont besoin de plus de disponibilités pour acquérir les matières premières, pour payer les ouvriers, etc... D'où de nouvelles demande d'argent aux banques et augmentation de la circulation. Il est très difficile de sortir de ce cercle. Mais ce qui a surtout empêché la Banque d'Espagne de restreindre la circulation, c'est l'état des finances publiques, tant il est vrai — nous le constatons une fois de plus — que tout se tient dans la vie économique d'un pays. Le déficit est un stimulant terrible de l'inflation monétaire. Toutes les semaines, depuis 1918, le Trésor espagnol dépense entre 10 et 20 millions de plus

(1) L'adéquation du stock monétaire aux besoins de numéraire se fait évidemment d'une façon plus aisée et plus souple dans les pays où l'usage du chèque permet de supprimer à peu près l'usage du billet. Depuis quelques mois fonctionna en Espagne une chambre de compensation; mais il faudra encore assez longtemps pour acclimater le mode de règlement par chèque dans la Péninsule.

qu'il ne recouvre. Ce déficit est comblé à l'aide des billets émis par la Banque qui les prête au Trésor en compte-courant. Avec ces billets, le Trésor paie les fonctionnaires, les intérêts de la dette et les services de l'Etat. Ainsi croît sans cesse la circulation fiduciaire. Sans doute, à des intervalles plus ou moins espacés, le Trésor émet des obligations pour rembourser les avances de la Banque et, en principe, tout l'argent emprunté devrait retourner aux caisses de la Banque, mais, en fait, lors de chacune de ces émissions, une petite partie seulement est couverte en billets: le reste l'est par les comptes courants et les avances des banques aux particuliers et les billets mis dans la circulation y restent pour la plus grande partie.

« Le premier remède doit donc consister à mettre de l'ordre dans les finances publiques. Evidemment, on ne peut effacer d'un trait de plume le déficit de notre budget, mais on peut faire beaucoup dans le sens de la suppression de services et dépenses inutiles ». (Economista, 2 octobre 1920). Trois ans après que ces lignes étaient écrites, venait au pouvoir le gouvernement qui a tenté de réaliser ce programme de réformes et d'économies. L'auteur poursuivait :

« Lorsque le Trésor n'aura plus besoin de demander à la Banque plus de deux ou trois millions par semaine, les effets du déficit sur la circulation fiduciaire seront faibles ou nuls. Le Trésor pourrait alors éviter de recourir au compte-courant de la

Banque d'Espagne; en réalisant des émissions d'obligations et de bons du Trésor par petites quantités, il obtiendrait l'argent nécessaire pour le service du budget sans faire travailler les presses de la Banque. »

C'est vers cet idéal que tend la politique du Directoire. Déjà de sérieuses économies ont été réalisées dans les divers chapitres du budget. La plus importante de toutes sera obtenue lorsque le nouveau gouvernement aura présenté la « solution prompte, digne et sensée » du problème marocain qu'il a promise en arrivant au pouvoir. La chasse aux abus du « caciquisme » permettra aussi de répartir plus justement les contributions directes et, partant, d'augmenter sans trop de dommage leur taux. Satisfaisant une grande partie de ses besoins par l'impôt, l'Etat pourra se passer des avances de la Banque et éviter de recourir trop souvent à l'emprunt.

Ainsi seulement la circulation fiduciaire diminuera permettant, avec l'abaissement du prix de la vie, la réduction du coût de production. Cette réduction, à son tour, permettra à l'exportation de se développer et à la devise de se relever. Telle est la voie que devra suivre le Directoire s'il veut réaliser le grand programme de réformes économiques qu'il a annoncé.

CONCLUSION

Quel enseignement nous fourniront maintenant ces quelques traits que nous avons essayé de dégager de l'histoire économique de l'Espagne au cours des dix dernières années? Quelles perspectives sur l'avenir pourront-ils nous ouvrir?

Tout d'abord, de l'opposition entre la période prospère des années de guerre et l'ère des difficultés qui suivit, une leçon semble s'imposer : le bénéfice, si important soit-il en lui-même, qu'un Etat peut retirer d'un avantage fortuit (découverte de mines, situation de neutre au milieu d'une guerre générale, etc.) ne lui sert de rien s'il a et conserve des méthodes défectueuses dans la mise en valeur de son avoir national. Cette autre vérité courante, selon laquelle la puissance d'une nation dépend moins de ses ressources que de son effort, est confirmée par la comparaison entre la richesse potentielle de l'Espagne et le rôle secondaire qu'elle joue parmi les nations industrielles.

Nous aurions pu terminer tous les chapitres où nous nous sommes occupés de l'outillage ou de la marche des diverses industries en disant : « Cette

branche de l'activité économique espagnole peut prétendre à un grand essor si les méthodes d'exploitation sont réformées ».

Chacune de ces réformes fragmentaires dépend elle-même d'une transformation complète de la politique économique de l'Etat.

Et cette transformation, à son tour, dépend évidemment du personnel politique qui aura la tâche de diriger les destinées du pays.

Depuis plus de dix ans, mais principalement depuis que la crise d'après guerre et le désastre marocain de 1921 ont mis à nu d'une façon particulièrement sensible certains vices de la politique, le peuple espagnol se plaint de n'avoir pas de chefs, mais seulement des parasites qui soumettent à leurs mesquins intérêts l'intérêt général du pays :

« Jusqu'en 1909, les bases solides du plan de Villaverde préservèrent la situation financière, mais à partir de ce moment, l'apparition sur l'horizon espagnol du problème du Maroc vint à détruire ce qui restait de solide dans notre économie nationale et on prit alors le chemin du désastre financier qui est maintenant à son point culminant.

« En 1910, M. Cobián présenta aux Cortès une large réforme financière dont on ne put réaliser qu'une partie minime : le reste tomba devant l'opposition regrettable des intérêts particuliers et par suite des rivalités politiques. Les années passèrent, le trou se creusa et, en 1916, un autre ministre, M. Alba, présenta un abondant programme économi-

que et financier à l'attention du gouvernement... Quelque soit le jugement que l'on porte sur cette œuvre, elle échoua, non par ses défauts intrinsèques, mais pour des raisons politiques qui sont dans la mémoire de tous.

« Et depuis lors, la politique est maîtresse du terrain... En 1920, on finit par approuver un budget et une sorte de réforme fiscale, mais l'essentiel de l'œuvre que présenta M. Bugallal resta en plan...

« De même pour les transports, nous avons échoué les projets du marquis de Cortina, de MM. Gimeno, Dato et La Cierva, de Maura.

« Le même sort a été réservé aux projets sur l'établissement de l'étalon-or, sur le sort des classes pauvres, sur le développement de la navigation, etc... » (Economista, 11 mars 1922.)

Ce sentiment d'être mal gouverné, répandu peu à peu parmi le peuple par l'effet d'exemples trop frappants, a permis la réussite du mouvement qui, le 13 septembre 1923, porta au pouvoir le capitaine général de la Catalogne.

Il est impossible de prévoir d'ores et déjà si le Directoire militaire réussira dans la tâche, qu'il s'est assignée, de régénérer l'Espagne, mais on peut constater que le coup d'Etat s'est fait contre tout ce qui a le plus nui au progrès du pays : compromissions politiques, gâchis financier à l'intérieur et au Maroc, politique douanière suspecte dans sa tendance, indiscipline sociale.

D'autre part, le général Primo de Rivera a mon-

tré l'importance qu'il attachait à la question de la production industrielle : « Nous ne pourrons rivaliser sur aucun chapitre avec l'étranger si nous ne travaillons davantage et mieux » (Déclaration à la presse du 14 septembre 1923).

Si ses nouveaux maîtres ne faillissent pas à leur œuvre, on peut raisonnablement prévoir que l'Espagne reprendra bientôt, parmi les puissances du monde, la place que ses ressources naturelles et ses réserves d'énergie lui permettent d'ambitionner.

Lu et approuvé: *Le Président,*

H. TRUCHY.

Vu:

Vu et permis d'imprimer:

Le Doyen,

Le Recteur de l'Académie de Paris,

H. BERTHÉLEMY.

P. APPELL.

BIBLIOGRAPHIE

- Fomento de las Exportaciones*: F. Bernis (s. d.).
Historia de España y de la civilización española (tome IV): R. Altamira (1914).
Informes de los inspectores del Trabajo sobre la influencia de la guerra europea en las industrias españolas publiés par l'Institut de Réformes sociales (1918).
La cuestión de las tarifas y el problema ferroviario español: Luis Olariaga (1923).
La hulla blanca en España, publiée par la Union Eléctrica española (1914-1918).
La Riqueza y el progreso de España, publiée par la banque Urquijo (1920).
Los minerales de España: Calderón.
Memorias de un industrial de nuestro tiempo: Pedro Gual Villalbi (1923).
Psicología del pueblo español: R. Altamira.
Reconstitución de España en vida de Economía política actual: J. Sanchez de Toca (1911).
Reseña geográfica y estadística de España (tomes I, II et III), publiée par la Dirección general del Instituto geográfico y estadístico (1912-1914).
Valor y fuerza de España: E. Turano (1923).
Ordenación bancaria de España: Publication du Ministerio de Hacienda, Madrid (1921).

ANNUAIRES

- Anuario de ferrocarriles y tranvías.*
Anuario estadístico de España.
Anuario de minería, metalurgia, electricidad y demás

industrias de España, publié par la *Revista minera, metalurgica y de Sugeneria*, sous la direction de MM. A. Contreras et Román Oriol.
Annuario financiero y de Sociedades anónimas de España, sous la direction de M. D. Riu.

REVUES

Boletin de la Real Sociedad geográfica.
Boletin oficial de la Liga Maritima española.
Cotización española.
El Economista.
El Financiero.
El productor hispano-americano.
El Trabajo nacional.
España.
España económica y financiera.
Gaceta de la Bolsa y de la Propiedad.
Ilustracion financiera.
Industria.
Ingeneria y Construcción.
La Actualidad financiera.
La Energia eléctrica.
La Industria nacional.
La Semana financiera.
Los Transportes.
Revista Bilbao.
Revista comercial y de la Exportación española.
Revista de banco, ferrocarriles, industria y seguros.
Revista del centro de Información española.
Revista financiera.
Revista de Economía y Hacienda.
Revista de Obras públicas.
Revista Económica.
Revista industrial y financiera.
Revista minera.
Revista nacional de Economía.
Vida Económica.
Vida financiera.
Vida Maritima.

QUOTIDIENS

A.B.C.; *Epoca*, *Libertad*, *Informaciones*, *Sol*.
Gaceta de Madrid.

*
* *

L'Espagne au xx^e siècle: A. Marvaud (2^e éd. 1922).
L'Espagne vivante: E. Joliclerc (1921).

COLLECTIONS

Bulletin de la Société d'Etudes et d'Informations économiques (correspondances d'Espagne).

Bulletin périodique de presse espagnole, publié par le
Ministère des Affaires étrangères.

Ebro (revue de l'Office commercial français à Madrid).
Revue d'Espagne.

Exportateur Français.

Supplément au *Temps* du 29 décembre 1919.

L'évolution économique de l'Espagne au cours de la
guerre mondiale: A. Marvaud. — *Revue des Sciences
politiques* (15 août-15 octobre 1920).

L'Exploitation des ressources hydro-électriques en Es-
pagne. — *Revue générale de l'électricité* (décembre
1922).

La situation économique et financière de l'Espagne. —
Information (économique), 20 janvier 1923.

TABLE DES MATIERES

<i>Introduction</i>	5
CHAPITRE PREMIER. — <i>La guerre et l'enrichissement de l'Espagne.</i> — L'Espagne doit satisfaire à ses besoins et se voit sollicitée par les belligérants. — Son commerce extérieur pendant la guerre. — Le change de la peseta. — Le rapatriement de la dette extérieure. — Le mouvement des sociétés. — Le mouvement d'émigration. — Estimation approximative de la richesse de l'Espagne	7
CHAPITRE II. — <i>La crise d'après-guerre.</i> — Caractère économique de la crise d'après-guerre chez les neutres. — Imprévoyance des industriels espagnols pendant la guerre. — Caractère ploutocratique de l'enrichissement. — La crise de 1920-21. — La reprise de 1922 et la protection douanière	23
CHAPITRE III. — <i>Conditions générales du développement économique de l'Espagne.</i> — L'agriculture et l'industrie. — Leur rôle respectif dans le développement économique de l'Espagne. — L'agriculture ne peut suffire à donner à l'Espagne un rang honorable dans le commerce mondial. — Le nationalisme économique. — Xénophobie et protection. — Exagération de la protection accordée à l'industrie et augmentation du coût de la vie. — Méfaits et vanité du protectionnisme à outrance. — Les finances publiques et le progrès économique. — Le déficit. — Difficulté d'augmenter les impôts. — Dépenses d'amélioration économique et dé-	

penses militaires. — Psychologie du peuple espagnol dans ses rapports avec le développement économique. — Le gaspillage des ressources naturelles 33

CHAPITRE IV. — *Industries extractives.* — La richesse minière de l'Espagne. — Sa diversité. — Les exploitations factices. — Répartition géographique des exploitations minières. — La houille. — Le minerai de fer. — Développement de l'industrie houillère pendant la guerre. — La grève des Asturies de 1922. — Complexité du problème du charbon en Espagne. — Nécessité d'une organisation rationnelle du marché intérieur. — La production du minerai de fer et le marché d'exportation. — Législation minière 83

CHAPITRE V. — *Industries de transformation.* — La sidérurgie. — La guerre démontre son insuffisance. — Effort accompli pour y remédier. — Tenue de la sidérurgie pendant la crise de 1920-21. — Importance de cette industrie pour le développement économique de l'Espagne. — L'industrie textile. — Son essor au cours de la guerre. — La crise. — Nécessité d'améliorer l'outillage et les méthodes de production. — L'implantation de coton en Andalousie. — Tentatives faites pendant la guerre pour implanter de nouvelles industries en Espagne. — L'exemple de l'industrie chimique montre la difficulté d'installer sans le concours de l'étranger une industrie délicate et spécialisée. 179

CHAPITRE VI. — *Industries électriques.* — Accueil fait par le peuple et les techniciens à l'électricité et à ses applications industrielles. — Réserves de la Péninsule en force hydro-électrique. — Principales sociétés créées pour l'utilisation de cette force. — Les chutes du Douro. — Problème international que pose leur utilisation. — Législation maladroite. — Collabo-

ration de la houille noire et de la houille blanche. — Projet de réseau électrique couvrant toute l'Espagne.....	737
CHAPITRE VII. — <i>Transports intérieurs</i> . — Le relief de l'Espagne et l'établissement des voies de communications. — Les routes. — Les chemins de fer. — Insuffisance du réseau ferré espagnol. — Les projets. — Le direct Madrid-Valence. — Les Transpyrénéens. — L'Espagne pays de transit intercontinental. — L'électrification des voies ferrées. — Côté administratif et financier du problème des chemins de fer. — Le relèvement de 15 0/0 et les avances remboursables	151
CHAPITRE VIII. — <i>Marine marchande</i> . — Situation maritime de l'Espagne. — Faible développement de la marine marchande avant la guerre. — Essor de la construction navale pendant la guerre. — Situation de la marine espagnole par rapport aux marines étrangères. — Rôle du pavillon étranger dans le commerce maritime de l'Espagne. — La crise de 1921-22. — La protection gouvernementale. — Nécessité de développer l'éducation professionnelle.....	193
CHAPITRE IX. — <i>Banques</i> . — Le développement des disponibilités. — Activité des banques espagnoles pendant la guerre. — La crise de 1920. — Le krach de la banque de Barcelone. — Années de cicatrisation. — Situation de la Banque d'émission. Son attitude et sa politique monétaire pendant et depuis la guerre.....	211
CONCLUSION	241
BIBLIOGRAPHIE	245
